DELLA CARLINGA

SAVERIO LAREDO DE MENDOZA
ALFREDO RUSSO

ALI E SQVADRIGLI

ALI E SQUADRIGLIE

PUBBLICAZIONI DI SAVERIO LAREDO DE MENDOZA

ALALA'! - Numero unico per l'Impresa Fiumana, 1919. *Esaurito.*

GLORIA! - Giornale del fiumanesimo, del fascismo, del futurismo e dell'arditismo, 1919. *Esaurito.*

LAZARE, VENI FORAS! - Atto di dolore e di orgoglio per il Natale sanguinoso di Fiume, 1920. *Fuori commercio.*

LA X MUSA. - Voce liberissima di Rinascimento — in collaborazione con gli scrittori Arturo Lanocita e Alessandro De Feo. Esaurito.

ITERUM RUDIT LEO. - Numero unico degli Aviatori di Cameri, con la collaborazione di Antonio Tattara da Lucca (precipitato dal cielo di Verona il 1925), *Vasco Lessi da Livorno ed Ettore Pellacci da Penne d'Abruzzo. Fuori commercio.*

TRE ORAZIONI. - La sagra della Santa Patria. Il labaro e la fiamma. Per i vivi e per i morti. - Edizione fuori commercio. Impresa Editoriale Italiana. Novara, 1924. *Fuori commercio.*

IL POETA IMPERIOSO E L'EROE INDOMABILE (ed altre orazioni). Edizione fuori commercio. Impresa Editoriale Italiana. Novara. 1924. *Fuori commercio.*

LA CARTA DEL CARNARO. - L'ordine nuovo dettato da Gabriele d'Annunzio liberatore il 12 *settembre* 1920 *per la Città di Vita. Dissertazione di laurea nella R. Università di Roma. - Impresa Editoriale Italiana. Novara*, 1926. *Fuori commercio.*

LA CARLINGA ARMONIOSA. - Antologia d'ali e d'ardore pubblicata con l'auspicio del R. Aero Club d'Italia. Casa Editrice Ceschina. Milano, 1928, *L.* 16.

GABRIELE D'ANNUNZIO AVIATORE DI GUERRA. - Documenti e testimonianze raccolte da Saverio Laredo de Mendoza. Impresa Editoriale Italiana in Milano, 1930 (*nuova edizione*) 6° *migliaio. L.* 25.

GABRIELE D'ANNUNZIO FANTE DEL VELIKI E DEL FAITI. - Documenti e testimonianze raccolti da Saverio Laredo de Mendoza. Impresa Editoriale Italiana. Milano, 1932. *L.* 20.

ALI E SQUADRIGLIE. - Antologia d'Ali e d'Ardore. Pubblicata con la collaborazione dell'Aviatore Alfredo Russo. Impresa Editoriale Italiana. Milano, 1933. *L.* 15.

In preparazione:

I LIBRI DELLA SPADA.

I LIBRI DELL'ARCIERE.

SAVERIO LAREDO DE MENDOZA
ALFREDO RUSSO

ALI E SQUADRIGLIE

ANTOLOGIA D'ALI E D'ARDORE
PUBBLICATA CON L'AUSPICIO DEL R. AERO CLUB D'ITALIA

IMPRESA EDITORIALE ITALIANA IN MILANO MCMXXXIII
CASELLA POSTALE 682

LICENZA

Quando nel 1924 *primo fra gli aviatori e i bibliofili di tutto il mondo io lanciavo e realizzavo l'idea di un'Antologia Aviatoria come* fondazione durevole di ardore e di dinamismo celeste *io non intendevo organizzare una compilazione raccogliticcia di letteratura scadente ma uno spirituale segnacolo di coraggio e di combattimento.*

Il primo volume dell'Antologia Aviatoria ebbe il suo nome fatidico dalla Carlinga Armoniosa.

Non sembra la carlinga comprendere nel breve spazio i più alti e i più profondi misteri musicali della vita?

Fu detto che il mio libro alato è un brevario di eroismo perché nessuna gloria potrà mai eguagliare quella celeste che discende dalla luce divina.

Questo volume è il secondo della raccolta luminosa e celebra sempre in tono maggiore i prodigi dell'uomo alato non tanto con la magnificenza dello stile, che spesso è quello semplice e rude dell'eroe taciturno, quanto con la pacata fermezza di aviatori che vegliano e si allenano e non domandano se non di essere scagliati oltre i limiti della raggiunta vittoria.

Qui la parola è azione e l'azione è altissimamente precorritrice.

La materia di questi scritti che sono al di qua e al di là della letteratura è così alta da infiammare le nature più sedentarie. Sovrasta a tutti lo stato di grazia che accompagna il volo umano pur negli attimi incerti e nelle brevi titubanze della carne miserabile, quel beatificante brivido di potenza e di trascendenza che sembra talvolta tagliare in due il nodo gordiano della vita.

Questo volume è dunque pubblicato con gli stessi auspici e nello stesso clima spirituale.

Vi ha collaborato, apportandovi l'ardore del neofita celeste, Alfredo Russo, ufficiale aviatore italiano, giovanissimo rappresentante di quella schiera di eletti che nell'Accademia Aeronautica di Caserta sotto i simboli di meteore e di costellazioni apprendono l'arte di raggiungere le altitudini della terra e quelle dello spirito, egualmente inviolate.

Nella nostra fatica fraterna abbiamo sostato talvolta e, fissandoci negli occhi, abbiamo sentito che la luce è attributo d'altezza ma può sorgere dal profondo. Splendor ex se.

SAVERIO LAREDO DE MENDOZA

IL MANIFESTO DEL 1924.

FONDAZIONE DELLA PRIMA ANTOLOGIA AVIATORIA.

L'Opera di Propaganda Aviatoria Nazionale, che si prefigge, come è detto nel suo programma, di eccitare ad un grado insigne di spiritualità i Volatori d'Italia per animarli e prepararli a PROVE di fede e di pensiero, *ha lo scopo immediato di* contribuire *potentemente a tener vivi nel Paese quegli entusiasmi sacri che precorrono le alte opere e i grandi ardimenti.*

L'Antologia, fondazione permanente dell'O. P. A. N., consiste in una raccolta organica, singolarmente completa, di letture piacevoli e interessanti, scelte nella produzione letteraria, storica, tecnica, biografica, aneddotica *e di argomento esclusivamente* aviatorio *e sopratutto* italiano.

Sarà pubblicata di tanto in tanto in volumi che presenteranno il florilegio della produzione aviatoria intellettuale del tempo e dedicate ai giovani della nuova Italia che rivendicano il privilegio di vivere pericolosamente.

La parola fatidica degli Animatori, le narrazioni dei grandi voli che meravigliano il mondo, le superbe conquiste di pace e le insuperabili imprese di guerra, gli scritti e i testamenti *di Valorosi Aviatori scomparsi, la vita di combattimento, tremenda e ardente, degli uomini alati, degli eroi illustri e oscuri che sono scolpiti nel bronzo e consegnati alla leggenda della Gloria sovrumana.*

Queste cose indimenticabili ed eterne intende raccogliere e presentare alla gratitudine degli Italiani l'Antologia Aviatoria.

Si aggiungano le necessarie esplicazioni tecniche sui mezzi aerei, esposte con chiarezza e accessibili a tutte le intelligenze, le esposizioni documentarie sulle Industrie Italiane e sugli sforzi titanici dei costruttori e speciali appendici di ricerche utilissime agli studiosi e ai cultori della nuova Arte del Volo.

L'Antologia *verrà diffusa in numero elevato di copie nel Paese ed anche all'Estero, e sopratutto fra i giovinetti Italiani, nelle scuole d'Italia, dove si forgiano giorno per giorno e ora per ora, nella plastica materia degli imberbi, nella sublime purità degli adolescenti, le energie mirabili che faranno la* fatale *grandezza del domani.*

I volumi avranno veste degna e contenuto nobilissimo. Saranno stampati con tutte le cure dell'arte grafica moderna e decorati con fregi, disegni e tricromie dei migliori artisti italiani del libro; conterranno anche eventualmente una vasta interessantissima documentazione fotografica, verranno lanciati con i mezzi moderni di cui può disporre soltanto una grande Casa Editrice, e, per facilitarne la diffusione, il prezzo sarà bassissimo, relativamente al costo effettivo.

Il compilatore intanto, nel presentare il primo volume dell'opera, ch'egli volle consacrato misticamente alla Carlinga Armoniosa, ha fede che la sua fatica sarà coronata dal consenso e assecondato il suo orgoglio, ch'è quello di servire costantemente, devotamente e ardentemente la Causa Celeste Italiana.

SAVERIO LAREDO DE MENDOZA.

OPERA DI PROPAGANDA AVIATORIA NAZIONALE

promossa dal Pilota Aviatore Avv. *Saverio Laredo de Mendoza.* - Sede in Milano - Via Lauro, 10-12.

SI PROPONE

Di svolgere una intensa e fervida e dinamica diffusione dell'IDEA AVIATORIA, onde contribuire a creare e potenziare la coscienza e la coltura aeronautica in Italia.

Di mantenere continuamente viva negli aviatori d'Italia quella fiamma di spiritualità animosa che li rende maggiormente degni e consapevoli della loro missione di fronte al presente e all'avvenire.

Di vagliare e portare al lume della libera discussione i più ardui problemi dell'Aeronautica Nazionale.

Di valorizzare le giovani energie militanti pel plasmarne volontà ascendenti.

L'O. P. A. N. esalterà costantemente il sacrificio dei morti perchè sopratutto dal ricordo e dal culto per i Compagni gloriosamente caduti possono scaturire nuove forze e nuove idealità combattive.

L'OPERA DI PROPAGANDA AVIATORIA NAZIONALE

si propone di esplicare la sua azione anche all'Estero:

1. - Diffondendo le pubblicazioni aeronautiche in genere; periodiche o non periodiche, nazionali o straniere, di propria o di altrui edizione;

2. - Valorizzando costantemente, intensamente ed energicamente gli apparecchi italiani, i motori italiani, i piloti italiani, e l'Industria Aviatoria Italiana;

3. - Promuovendo conferenze, fondando organizzazioni, nuclei e centri di propaganda per volgarizzare la Causa Aerea che non può rimanere più oltre dominio ermetico di pochi ma deve assolutamente svilupparsi ed espandersi per divenire la più grandiosa e la più gloriosa potenza del divenire Nazionale.

Il primo volume dell'Antologia Aviatoria di Saverio Laredo de Mendoza

LA CARLINGA ARMONIOSA

con prefazione di F. T. Marinetti dell'Accademia d'Italia e con l'auspicio del

R. AERO CLUB D'ITALIA

conseguì uno dei più grandi successi editoriali e fu entusiasticamente recensito da oltre quattrocento periodici italiani e stranieri.

Particolarmente gradito a S. M. il Re, a S. A. R. il Principe di Piemonte, a S. E. il Primo Ministro Benito Mussolini, a S. E. il Ministro dell'Aeronautica, Generale Italo Balbo, a S. E. Costanzo Ciano, a S. E. il Generale Valle Capo di S. M. dell'Arma Aeronautica, che l'approvarono con benevole parole di lode, ebbe l'ambitissimo incoraggiamento da Gabriele d'Annunzio che concesse all'opera intera il suo patronato.

REALE AERO CLVB D'ITALIA

FEDERAZIONE DEGLI ENTI AERONAVTICI

Aderente alla FÉDÉRATION AERONAVTIQVE INTERNATIONALE

VIA PIACENZA 8 ROMA

Telefono 45-898 - Indirizzo telegrafico: AEROITALIA - ROMA

Fa/R/ Roma 18 Settembre 1929 VII

Pregiatissimo Dott. Saverio Laredo De Mendoza

VIBO VALENTIA

Esisteva una lacuna veramente sentita nel campo della propaganda aviatoria. Lei vi ha avviato, mettendo in bell'ordine, con l'amore che scaturisce dalla Sua sensibilità, e con la Sua esperienza e coltura di appassionato aviatore " La Carlinga Armoniosa " primo volume dell'antologia aviatoria di cui Ella cura la pubblicazione sotto gli auspici del R. Aero Club d'Italia.

Il libro è indubbiamente destinato al migliore successo, e notevole sarà il contributo che se ne trarrà ai fini dello sviluppo della coscienza aerea nel Paese, specie nei giovani che all'ardimento dei valorosi precursori ispireranno la mente avida e il cuore ardente per proseguire fervidamente nei futuri cimenti, la via da loro tracciata.

Un'opera di propaganda così efficacemente iniziata e sorretta dalla Sua passione non potrà che proseguire, nella pubblicazione dei successivi volumi, con lo stesso fervore e favorire così la maggiore affermazione dell'ala italiana vivamente auspicata per l'Italia fascista.

Ella quindi troverà in tutti quelli che s'interessano della nostra aeronautica la più sincera adesione e il più fervido incoraggiamento.

Rinnovandole l'espressione del nostro compiacimento più vivo, ci è

grato inviarLe saluti fascisti .

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO
(Colonnello Aurelio Liotta)

L'Adesione di Gabriele d'Annunzio all'Antologia Aviatoria...

Caro Saverio,

anche tu sei uno dei miei martirizzatori! Io ti avevo fatto dire che la mia licenza di pubblicare tutto quel che ho scritto *dell'aviazione ti è concessa* intiera.

Non basta? Ti consiglio di aggiungere alcune pagine del Forse che si forse che no *pagine di precursore. Il* lieutenant Bague *aveva seco il mio libro quando tentò di emulare Paolo Tarsis nel Tirreno. Il mio libro sul suo petto discese nell'abisso, presso la Gorgona; e fu meravigliosamente consacrato.*

Licenza intiera a Saverio Laredo de Mendoza.

Una sola raccomandazione: la scrupolosa correzione *dei testi.*

Ti abbraccio. Sono in dolore estremo.

7 febbraio 1929.

GABRIELE D'ANNUNZIO

... e il suo compiacimento per la Carlinga Armoniosa.

Mio caro Saverio,

stanotte ho esaminato il tuo libro di ardore; e, fra le altre lodi, ti lodo per avermi risparmiato i consueti errori di stampa.

Tu non sai che io sono l'infimo degli scrittori ma il massimo degli stampatori . . . .

GABRIELE D'ANNUNZIO

Il gradimento di S. M. il Re...

L'Augusto Sovrano si è compiaciuto di accogliere con gradimento La Carlinga Armoniosa *e, bene apprezzando il pensiero di Lei, col quale venne accompagnato l'invio, mi ha dato l'incarico di parteciparLe i migliori Suoi ringraziamenti.*

Il Primo Aiutante di Campo Generale

f.to: ASINARI DI BERNEZZO

... e di S. A. R. il Principe di Piemonte...

Sua Altezza Reale il Principe di Piemonte ha molto gradito l'omaggio della « Carlinga Armoniosa » che costituisce una vera antologia letteraria e storica dell'Aviazione italiana e m'incarica di riferirLe il Suo alto compiacimento per l'opera e per le parole di profonda devozione che l'accompagnano.

Il Primo Aiutante di Campo
di S.A.R. il Principe di Piemonte

f.to: *Generale di Divisione*
CLERICI

... e di S. E. Benito Mussolini Duce e Primo Ministro.

S. E. Capo del Governo desidera Le giungano Suoi vivi rallegramenti per gratissimo omaggio volume La Carlinga Armoniosa.

Segretario Particolare

CHIAVOLINI

Alcuni giudizi della Stampa Periodica sul primo volume della Prima Antologia Aviatoria « La Carlinga Armoniosa ».

Questa del valoroso pilota e geniale scrittore Saverio Laredo de Mendoza appartiene alla categoria delle Antologie « aristocratiche ». E' fatta per gli spiriti che volano alto e lontano.

Noi, per concludere, così diciamo a quella gioventù che è solita a soffermarsi, con una certa avidità, dinanzi alle vetrine dei librai più serii e ricercati nella speranza di trovarvi qualche scintilla di « luce intellettual piena d'amore »: — quando vedrai un'artistica e simbolica copertina d'un turchino intenso fino all'impossibile con in mezzo un non meno simbolico velivolo rosso, nel quale l'Artista (Cisari) ha voluto riassumere tutta l'aerodinamica da Icaro agli ultimi e perfetti Caproni, e con rondini e rondini all'intorno, non nascondono merce avariata: sotto quella copertina c'è veramente tutto un librarsi di aquile e un volteggiare di rondini entro il più puro azzurro; e tu puoi salire nella carlinga veramente armoniosa che Saverio Laredo de Mendoza ha « signorilmente » apprestato per te perchè tu possa volare sempre più alto sul cielo della Patria per poi spaziare sui cieli del mondo.

P. C. — ROMA — *Rivista Aeronautica* (Ministero dell'Aeronautica).

Un libro d'Ali.

Il volume contiene anche dei brani originali del Laredo, che lo mostrano preciso ed efficace scrittore. Anche sotto questo punto di vista la sua opera mi sembra, quindi, felice, equilibrata e degna delle più belle lodi.

Saverio Laredo de Mendoza ha recato un ottimo contributo alla propaganda aeronautica compilando questa Antologia. Dalle sue mani è uscito un breviario di eroismo. Un breviario che insegna a ricordare, quando forse ancora qualcuno, c'è che trova comodo compromesso con la propria coscienza quello di dimenticare.

Alberto Ferrari — « *Il libro e il Moschetto* » — MILANO

Ci piace subito dire che il volume composto con fervido cuore di Italiano e di pilota da Saverio Laredo de Mendoza non è solamente destinato ad inebriare i navigatori del cielo, bensì ad essere diffuso nelle scuole, dovunque esistano giovani anelanti di servire la Patria.

Porterà, così, in essi, un sano contributo di entusiasmo orientando le loro freschissime menti verso l'idea che prossimamente tutti dovranno volare. Le pagine sono state ben raccolte e ordinate.

Leggano i giovani italiani questa azzurra ghirlanda di scritti e arda inconsumabilmente nel loro cuore, la promessa contenuta in una bella preghiera: che sia pari all'ardire la fortuna dei voli, sia alto come le ascensioni ogni ideale, siano pure come l'aria, la coscienza e la vita.

G. M. — *Le forze Armate* — ROMA.

Poderosa rievocazione di forti e di gesta mirabili ai quali sono aggiunte vibranti sensazioni di precursori e di pionieri. Ottima la scelta dei bozzetti e dei brani di questa Antologia che al pregio di far vibrare la nota elevata del patriottismo aggiunge il dono di una pittura e di una chiarezza di ambiente insuperabile e insuperata.

Ottimo sprone questo che l'Opera di Propaganda Aviatoria Nazionale mette a contributo per dare Ali a l'Italia e piloti alle Ali d'Italia degni delle gloriose tradizioni che nella mirabile rievocazione ne fa la « Carlinga Armoniosa ».

Noi plaudiamo « tono corte » a questo lavoro cui il nuovo Ente si accinge e siamo sicuri che l'Antologia Aviatoria sotto l'impulso del fervente propagandista e del brillante scrittore che sa le sensazioni del volo tanto nel rischio del combattimento che nella sicurezza della « Carlinga Armoniosa » nella placida navigazione dei cieli, l'azione riuscirà di fecondo e valido consenso per la diffusione dell'idea aeronautica nel popolo nostro.

Francesco Grutter — « *Rassegna Marittima e Aeronautica* » — ROMA.

Bellissimo libro animatore.

« Corriere d'America e d'Italia — NEW YORK.

Contenuto italiano e supremamente eroico.

(Sul palchetto di libri che mi sta di fronte, io ho voltato verso il muro le vite di Plutarco).

Saverio Laredo de Mendoza valoroso legionario fiumano, squadrista, aviatore, oratore e scrittore, che, a lungo bazzicare in Parnaso, s'è fatto l'orecchio al metro, la mano al timone di profondità e... dannunzieggia un poco, ha il non facile pregio di non sfigurare in tanto confronto, quando parla ai suoi aviatori, nè di occupare troppo posto quando si fa leggere, perchè signoreggia la parola e tornisce garbatamente la frase.

« *Illustrazione Coloniale* » — MILANO.

Azzurra Antologia d'Ali e d'Ardore, Saverio Laredo de Mendoza aviatore e scrittore geniale, ha dedicato il suo libro: « Alla buona guardia dell'Aria, ai miei compagni vivi e morti del corso Eroico che volarono più alto e più oltre nella doppia via stellare della Gloria e del Sacrificio ». Belle e nobili parole, che tutte le passate decadenze ci aveva dissuefatti a sentire e che sintetizzano tutte le luci del libro.

Egisto Roggero — « *I libri del giorno* » — MILANO

—Il titolo è la sintesi stessa dell'Opera che la mente e il cuore di Saverio Laredo de Mendoza presenta al pubblico in un'armonica fusione di episodi che ricostruiscono le mirabili gesta dei volatori d'Italia.

Libro d'indiscutibile valore, degno della migliore attenzione. Pagine vibranti. Amorevole raccolta di ricordi.

Saverio Laredo de Mendoza, valoroso sostenitore del nuovo fervore aviatore al quale donò e dona la sua opera intelligente e preziosa, in « Carlinga Armoniosa » fermare ha voluto, per sempre, a vivo insegnamento, la fiamma pura di fede che ogni episodio sprigiona, perchè al suo calore si tempri la volontà dei giovani ai quali viene affidata la sacra eredità dei martiri che preparano la grande Vittoria Aeronautica.

G. D. — « *Aeronautica* » — MILANO

I

AVIATORI: CREATURE SOVRANE

IL VOLO D'ICARO.

Quanto mai tempo te nel sonno avvinto
tennero de' vetusti evi le brume
da poi che in fondo al mar l'ira d'un nume
pe 'l temerario ardir t'ebbe sospinto?
Come bello era, sovra il laberinto
battere, alato fior, l'avide piume,
e, navigando nel sidereo lume,
muovere incontro a l'alba di giacinto!
Ma il sol t'uccise. Pure oggi, risorto
da la mitica notte millenaria,
vesti altre penne e muovi ad altro porto;
e, in te celando quell'ardore istesso,
voli tra i mondi e per le vie de l'aria
gli uomini stringi in un fraterno amplesso.

LUIGI ORSINI.

LA CONQUISTA DEL BREVETTO.

Se Diogene capitasse col suo lanternino in una scuola d'aviazione troverebbe finalmente i soggetti da lui ricercati: i candidati al brevetto, i quali sono dei saggi o almeno dovrebbero essere tali.

Quando s'avvicinano alla gran prova essi s'impongono rigorosamente — c'è pure chi non fa nulla di tutto ciò — il regime dell'equilibrio: nessuna esuberanza, nervi a posto, sobri alla mensa, presto a letto, coronando così un periodo di assestamento indispensabile per comportarsi con calcolata energia in cospetto di qualsiasi sorpresa aviatoria. Il ritmo della scuola, la successione dei voli avevano già iniziato il consolidamento, l'educazione del loro organismo. L'equilibrio fisico del volo è in diretto rapporto con l'equilibrio morale del pilota.

Il candidato all'aquila o alla corona — per il primo brevetto si fregia dell'aquila e pel secondo sovrappone all'aquila la corona — si crea un programma attentamente meditato in cui rendimento d'apparecchio, quota da raggiungere, durata del volo e caratteristiche dell'atmosfera e del paesaggio costituiscono un tutto da attuare. L'io del partente è da giorni mobilitato e isolato: prova l'illusione che la vita aviatoria sia l'unica sua vita, immemore d'ogni altra vicenda estranea.

La partenza è imminente. I colleghi coadiuvano il brevettando nella accurata *toilette* del volo, destinata a fronteggiare la temperatura delle alte quote, e lo accompagnano allo scalo come fanno le comari intorno alla novella sposa che va all'altare: altri colleghi con i meccanici passano definitivamente in rassegna l'apparecchio; il capo pilota interviene a sua volta con raccomandazioni, avvertimenti... Nessun augurio, nessun accenno di commiato, quasi questo volo costituisse un episodio usuale: poichè nella vita di un aviatore novizio, un brevetto è un avvenimento eccezionale, irto di incognite, è consuetudine che le apparenze di contorno attenuino il senso di questa eccezionalità.

Il partente si lancia saturo di energie, da giorni accumulate, e perciò sovraeccitato; ma non appena si è librato, subentra in lui una placidità nuova; le sue energie cominciano a scorrere nell'esecuzione dell'agognato brevetto. Mette in funzione il barografo, regola il motore, controlla gli strumenti di bordo, aggiusta la manovra secondo il vento, stabilisce l'ora in cui dovrà scendere — tre ore dopo, se trattasi di secondo brevetto su idrovolanti —, si prefigge un itinerario che eviti possibilmente i punti dai quali traggono origini permanenti inquietudini atmosferiche: centri abitati, corsi d'acqua, sbocchi di valli, vette nevose...

Anche le nubi sono da evitare. Il pilota se le vede accostare rapidissime. Sembra che vogliano avventarsi su lui per vendicare le solitudini violate. Il movimento che le caratterizza imprime loro aspetti di cose animate, vive, di strani mostri dai pallidi, foschi colori. Se si deve volare tra un blocco e l'altro, si ha l'impressione di transitare per un'augusta, candida valle. Sotto queste masse randagie il panorama terrestre si chiazza di larghe macchie d'ombra. Percossi dai raggi, i fiumi, i laghi, lanciano bagliori. Ma la foschìa, le montagne fatte tozze, basse, sembra si seguano l'una all'altra in una fantastica, lenta cavalcata... Le valli sono ovattate da evaporazioni candide, oblunghe. Il sole strappa dalla sommità dei cirri iridescenze porporine, violacee,

argentee, effetti di luce che susciterebbero esplosioni di ammirazione se non fossero osservati in volo.

Perchè il panorama per colui il quale comincia a volare non è un elemento di ammirazione, ma di orientamento. La bellezza per chi deve allenarsi a mantenersi in equilibrio nell'atmosfera, non è comunicativa, ma fredda e ironica. La terra pare dica, specialmente al novizio: — Sono bella, ma sta in guardia di non cadermi sopra. — Il pilota diviene un ammiratore del panorama quando è ridisceso, quando la certezza della propria incolumità gli consente di sviluppare i ricordi estetici.

Ma durante il brevetto l'allievo deve dominarsi ricorrendo alle risorse della sua personalità migliore. A un certo punto la personalità debole gl'insinua:

— *Si balla* molto. Scendiamo?

E la personalità forte: Vuoi scendere per il vento? Ma tu non produci un vento più veloce con l'elica? Perchè ti hanno dato gli aleroni sull'apparecchio? Per reagire contro l'aria agitata.

La debole: — Ma debbo andare avanti in queste condizioni per altre due ore?

La forte: — E che pilota sei, allora? Tutti sono capaci di restare in aria quando non si *balla.* Che diritto hai di mettere la corona se scendi per il vento?

La debole: — Tu hai ragione. Ma hai sentito che colpi proprio ora?

La forte: — Sono niente. Rifletti: fra due o tre giorni sarai in squadriglia: batterie nemiche ti spareranno contro, apparecchi nemici da caccia ti affronteranno.

La debole: — Andiamo avanti...

E intanto è trascorsa la prima ora e mezza. Come è passata la prima metà, così passerà la seconda. Il successo si delinea. L'allenamento è già sensibile. Il volo, sviluppandosi, ha la potenza di astrarre il pilota dal mondo reale, terreno, di assuefarlo al meraviglioso: paesi, città che passano ogni minuto, celebri vette che si umiliano, l'orizzonte

che si fa smisurato. L'atmosfera a 4000 metri ha come un suo profumo, una sua purezza. Più che mai il pilota è colmo dell'illusione che quella vita sia la sua unica vita, immemore d'ogni altra vicenda estranea.

* * *

Le tre ore di volo sono compiute: il barografo le registra esattamente. Una trionfale gioia pervade il vittorioso, ma quella gioia è tosto sopraffatta dall'attenzione per la manovra della discesa: che il ritorno non sia soverchiamente rapido, che il motore non s'arresti, che lo sbalzo da una pressione all'altra, da una temperatura all'altra non nuoccia al reduce il quale è intento ad avvicinarsi alla scuola, in spirali tanto larghe che coloro i quali osservano da terra discutono se sono spirali o no. A 2000 metri l'atmosfera si rivela calda, persino troppo calda. Come un pingue inquilino discendendo dal quarto piano si riposa di pianerottolo in pianerottolo, così il pilota di quota in quota riaccende in pieno il motore, pone in linea di volo l'apparecchio per abituarsi alle atmosfere sempre più grevi che incontra abbassandosi. E un altro fenomeno si manifesta: il panorama che alla partenza appariva grandioso, smagliante, ora è uniforme nei colori, piatto nelle forme. La permanenza a 4000 metri aveva aristocratizzata e insieme stancata la sensibilità dell'aviatore.

Il brevettato rientrando alla scuola consegna al capopilota il barografo con orgoglio di padre: la cartina è la sua creatura. Sordo, stanco, ma felice, passa di abbracciamenti in abbracciamenti, di stretta in stretta di mano, risponde con monosillabi, sorrisi alla carica di domande lanciate da superiori, colleghi, meccanici; senza avvedersi accetta contemporanei inviti a pranzo, promette bicchierate e visite mentre intorno gli amici, pure assediandolo, lo liberano degli indumenti di volo.

Da quel momento cominciano le innumerevoli repliche della sua narrazione.

* * *

Affermano in maggioranza i piloti che la loro più acuta soddisfazione derivò dal loro primo volo senza istruttore. Si giunge a questa prova sospinti da un bisogno imperioso di liberarsi dal controllo dell'istruttore. E' un apparente forma d'ingratitudine che ricopre una sostanza di rinascente idoneità. Quando l'allievo in volo si sente spersonalizzato, prova la luminosa illusione di aver sempre volato, considera normale la visione dall'alto del panorama ed è insofferente degl'interventi nella manovra del suo maestro, è evidente che la convinzione di poter volare solo, matura in lui. Ciò che importa assai è la convinzione di poter condurre un apparecchio, tanto è vero che i capi-piloti fingono di mostrarsene increduli per accertarsi, traverso le proteste dell'allievo, ch'essa esiste veramente.

Se le discussioni in terra sono spesso vane, in cielo sono addirittura dannose. E' necessario in volo perseguire un'idea unica, precisa, ferma. Due idee avverse nella testa di un pilota producono il medesimo disordine di due donne in una casa. Purtroppo l'allievo nel suo primo volo a solo reca due, tre idee per ogni fenomeno nuovo che lo interessa. Il suo è il volo dei dubbii. I fenomeni nuovi sono: il motore, l'orientamento e la solitudine. Quando l'allievo volava col maestro questi si occupava di regolare il motore, di indicare la rotta, e con la sua presenza aboliva la solitudine. Accade che l'allievo, dovendo introdurre nella sua psicologia queste nuove responsabilità, smarrisca momentaneamente l'esatto senso del solo elemento di cui era sicuro: la manovra. Assalito da nuove preoccupazioni, diffida anche delle regole che già applicava con disinvoltura da tempo. Le impiega precipitosamente e provoca nell'apparecchio oscillazioni ch'egli si affretta ad attribuire al vento. Tutti

i reduci del primo volo affermano che spirava un vento eccezionale.

Ma la crisi culminante del primo volo è provocata dalla discesa: — Quando spengo il motore? — comincia a chiedersi il neo pilota. — Adesso. No, è presto. Toccherei acqua troppo lontano dalla scuola. Però attento a non scendere contro gli *hangars*. Spengo adesso. No. Sì. No.

Intanto l'apparecchio, quasi avesse udito il dibattito del suo incerto pilota, si è abbassato per conto suo; l'allievo, allarmato, fa uno sforzo togliendo una mano dal volante per chiudere la manetta della benzina, e riportandola urgentemente al volante. Con l'indice destro cerca il bottoncino del magnete, per togliere la corrente elettrica, ed ha l'impressione di non trovarlo. Eccolo. Preme. Il motore tace. L'allievo inclina l'apparecchio. Troppo. Lo richiama. Teme di scivolar d'ala. Ripicchia. Teme d'imbarcarsi: — Calma, calma, se no va a finir male — raccomanda a sè stesso. La discesa finalmente procede regolare con buona velocità. S'avvicina lo specchio d'acqua. Comincia la preoccupazione per l'*amérissage*. Si tratta di attenuare l'inclinazione dell'apparecchio, ma con dolcezza, con sfumature quasi impercettibili. Viceversa il reduce richiama a sè il volante troppo sollecitamente: è ancora a sei metri dall'acqua. Respinge il volante ma deve richiamarlo quasi subito perchè è ormai a un metro. Qualche esitazione ancora, poi alla fine l'idrovolante tocca l'acqua, un po' bruscamente e inelegantemente, ma senza eccessivi guai. Lungo respiro di soddisfazione dell'allievo il quale, riacceso il motore, fa ritorno alla scuola salutato dai colleghi che sulla rotonda lo hanno seguìto in volo: — Bene, bravo, — gli gridano. Ognuno vuole stringergli la mano. Il trionfatore diventa insincero. Poichè lo lodano, egli assume l'atteggiamento di chi si merita la lode guardandosi dal denunciare gli errori commessi, anche perchè ha la coscienza di non ripeterli più.

— Quali impressioni? — gli chiedono.

— Mi sono trovato molto bene.

— Si vola meglio senza maestro?

— Non c'è paragone.

In questa fase di ascensione, caratterizzata da prove di crescente portata, il neo pilota è suscettibile di impressioni esagerate che derivano dal consumo eccezionale di energie quando ancora i suoi centri nervosi non sono sufficientemente sviluppati. Ma lo sviluppo nervoso nell'allievo di solida costituzione è alacre e gli consente di superare prove che pensate prima gli apparivano insormontabili. Un allievo che scende esausto da un esperimento non raggiunto, porta nel segreto della sua anima uno sconforto che non sa confidare e che ha il colore della sconfitta. Ma all'indomani le sue forze sono gagliarde in una misura inesperata. L'esperienza del giorno precedente, anzichè essergli nemica, gli è alleata.

La notevole altezza e la resistenza di volo sono sopratutto un risultato dell'amor proprio. La volontà ferma, orgogliosa di raggiungere la quota designata e di rimanere in aria per una durata stabilita è indispensabile come la benzina al motore. Essa servirà a neutralizzare gli effetti demoralizzanti del freddo, delle inquietudini atmosferiche, del vuoto sempre più profondo e vasto, delle nubi e della solitudine.

In altri ambienti amiamo vincere oltre che per noi stessi anche per il prossimo, ma in aviazione si vince sopratutto per noi stessi. Un pilota che dovesse cedere al vento, recherebbe con sè un incubo che graverebbe nei suoi successivi cimenti. Perciò il volo è un efficace mezzo per misurare, oltre le qualità tecniche, le risorse morali dell'allievo. La cartina del barografo riproduce le peripezie psicologiche dell'allievo. Quella linea che s'innalza sicura, regolare, leggermente incurvata sino a una data quota — 1500 metri, 2000 metri — poi prosegue in una alternativa di tratti rettilinei, gobbe concave e convesse e finalmente ridiscende con una rapida obliqua, narra una serie di emozioni in contrasto: serena conquista della quota di metri 2000, poi lotta col vento, incertezze del motore, soggezione della solitudine, ten-

tazione di scendere, reazione dell'amor proprio e finalmente discesa definitiva.

* * *

Talvolta la sensibilità dell'allievo viene sottoposta a una prova singolare durante una traversata di nubi, l'incontro con le quali presenta varie caratteristiche e non sempre uguali. Può risultare abbastanza placido se sono nubi bianche, a cirri, ma spesso è preceduto da un avvicinarsi scapigliato di folate vaporose, dal gelo, dalla rarefazione dell'atmosfera, dall'incrociarsi volubile di raffiche. Poi penetrato l'apparecchio in questo mondo latteo, invisibile, misterioso, il motore diviene asmatico, il pilota perde il senso dell'orientamento.

Splendido è il momento in cui si esce da questa prigionia: splendido dal punto di vista tecnico ed estetico. Ci si accorge che l'apparecchio era sbandato malamente, troppo sollevato; ristabilitolo nelle condizioni normali si può ammirare a rapidi sguardi la nuovissima visione: un mare di immobili onde candide, compatte, raggianti, preceduto da lontani cirri solitari che fanno pensare alle avanguardie di un esercito fantastico. Ma la sensazione del bello è quasi paralizzata dal problema di tornare fra le nubi: problema che si risolve con una discesa a forte velocità, preferibilmente dove s'apre nella massa dei vapori un pertugio che lasci intravedere un pezzo del panorama sottostante.

Varii sono gl'istrumenti che si recano a bordo per controllare la manovra: ma l'istrumento migliore che può ridurre al minimo il numero degli incidenti, è il sistema nervoso del pilota sorretto da esperienza e da perseverante studio. Il pilota affina la sua sensibilità al punto di giudicare in volo col solo udito il funzionamento del motore, col tatto sul volante il comportarsi dell'apparecchio. Solo istrumento di cui non tende a svincolarsi è la bussola che sul mare indica la rotta, mancando ogni altro punto di riferimento. Il pilota prima di partire osserva attentamente con occhio di

iniziato l'apparecchio e il cielo. Dell'apparecchio diffida. Egli ha perduto — a questo punto del suo allenamento — la beata fiducia dei primi tempi che gli faceva ritenere l'apparecchio il più sicuro veicolo. Egli sa che anche l'assenza di un bullone, un cavo non sufficientemente teso, già roso dall'uso, possono determinare la catastrofe. Egli, per volare sicuro, vuole aver controllato il suo idrovolante nei più minuti particolari. E prima di partire legge nel volto infinito del cielo come gli uomini del mare e della montagna; le forme, i colori delle nubi gli rivelano l'altezza, la direzione e la velocità approssimativa dei venti. Un buon pilota sente di non poter manovrare efficacemente se ignora le condizioni dell'atmosfera, dell'invisibile pista su cui procede.

E' evidente così come riesca impossibile al pilota esprimere le sue impressioni al profano che lo interroga avidamente. La sua vita quotidiana trascorrendo fra osservazioni sempre più particolareggiate di aerologia, elettrotecnica, costruzioni di apparecchi, topografia, trascorrendo in un mondo — il cielo — che per la grande maggioranza è cosa immensa di sola contemplazione, lo porta a sentire diversamente dall'umanità che non vola.

— Che impressione prova? — gli chiede il profano.

— Non saprei che dirle. Se vuol provare..

— Ma neppure... Si soffrono le vertigini?

— No, grazie.

— Però lei dimostra un bel coraggio... E quando c'è vento?

— Si *balla* e si lavora molto.

— Ah perdinci, non vorrei neanche... E se scappa un'ala?

— Eh... allora...

— Che fegato occorre per andare in aria! E chi sa il vuoto che impressione produce!

— Per noi è cosa naturale.

— Io non mi abituerei. Si figuri che m'infastidisce guardare giù dal terzo piano. A che altezza vanno loro?

— Anche a 5000 metri.

— La saluto. Mi vien male a sentirlo dire soltanto.

Il contatto continuo con il fascino e l'incognita del volo abitua il pilota a famigliarizzarsi con superiori concetti di vita. Il sistematico esercizio di difendersi ogni minuto, ogni secondo da mortali insidie, lo arma di una filosofia serena, robusta, da cui il trepidante pavido, assoluto attaccamento alla vita rimane estraneo. Anzi ciò che fa di lui un vittorioso è il senso acuto dell'esistenza che lo porta a superare i limiti mediocri, a dominare una più ampia vastità di sensazioni e di spazii, a riconquistare ogni giorno affrontando necessari perigli, il diritto, la gioia di vivere. Ma l'aviatore nel segreto del suo fervore sente che le sensazioni da cui è pervaso sono così fulgide da ripagarlo d'ogni più grave eventualità. Sente cioè che è importante più che vivere molto, vivere intensamente e utilmente anche se in breve spazio di tempo. Il coraggio è la sua aspirazione, il suo ansioso desiderio. Giunge un momento in cui il mistero della sua psicologia si svela: il momento in cui una cupa minaccia lo affronta in volo. O lo coglie un'invincibile tendenza a precipitosamente scendere, oppure si afferma in lui un'opposizione sdegnosa alla catastrofe e quindi un ponderato, sagace impiego delle sue energie istintive e di esperienza.

In queste battaglie si allena il combattente del cielo: superate le prime avversità naturali si prepara a vincere quelle dell'aviazione nemica.

E' il milite nuovo che fa suo e più ampio il motto del mare: « Vivere non è necessario, ma navigare e volare sì ».

ODE ALL'AVIATORE.

Uomo che t'assidi
sul tuo carro alato
e falcato, e sfidi,
turbinando, il Fato...

poi, d'un balzo, a rompere
suoi decreti, sali
per l'irremeabile,
saettando l'ali

ferme, e su ti accampi
nel conteso polo,
dove fra suoi lampi
sempre Dio fu solo!

Emulo de l'aquile,
despota del vento,
occhi, polsi, anima
pari al buon cimento,

tu che l'orror sacro
de li abissi hai domo,
e dal gran lavacro
esci più che uomo,

so qual ne la fragile
cimba o nel cuor saldo
rechi tu novissimo
bando al cielo, Araldo!

So che al tuo passaggio
rombano parole
chiare: odo il messaggio
de la Terra al Sole.

Sole dio! che numeri
gli evi; che in remote
albe i primi nomadi
ritti su lor piote

scorto hai non più belve
tender con li aneli
spiriti da selve
paurose ai cieli

regno a inesorabili
Numi, oggi la prole
d'Icaro dai perfidi
laberinti, o Sole,

monta a te col patto
d'alleanze nuove,
onde l'Uomo è fatto
ospite di Giove!

Bene sia! Le nuvole
squarciansi a l'assalto,
tutte. Via, più celere
sempre! Su, più alto!

Da l'originaria
creta s'allontana
e nel mar de l'aria
mondasi l'umana

gente. Ali s'impennano
fervide a più fiero
volo. Nauti salpano,
oltre l'emisfero...

mentre, dal profondo,
cinto di baleni
lento emerge un mondo
d'inesausti beni.

Odo: le Olimpiadi
sacre annunzian l'Ore
immortali. Han cantici
gli uomini in suo cuore:

Gloria, gloria, gloria
splenda eterna Face!
in excelsis gloria,
e a noi pace, pace!

ADOLFO DE BOSIS.

LA PASSIONE DEL VOLO.

. . . . Che cosa è che spinge gli uomini a tentare ogni giorno l'ignoto, lanciandoli su fragili centine e sottilissime ali, di là dai continenti e dagli oceani, fra le tempeste cicloniche che sconvolgono gli abissi dell'Atlantico, le brume insondabili e i tragici silenzi delle solitudini polari o nel cuore dei continenti inesplorati ove la violenza delle forze naturali non fu mai sperimentata dai viventi e l'uomo coabita con le fiere? Che cosa è che spinge giovani poco più che ventenni a lanciarsi soli, pazzi volanti, per quasi quaranta ore, a sfidare la sfinge muta e terribile, a staccarsi dal nido domestico, dagli agi della ricchezza, dalle lusinghe del lusso, per lanciarsi nella pista mortale, nella tomba che non ha segno? Che cosa è questa febbre d'altezza che tocca le sfere celesti, ove l'aria è gelida e rarefatta ed ha la cristallina immobilità siderea dell'oltretomba? E questa corsa che lancia l'uomo a guizzi più fulminei e veloci del suono, in gara con la luce, figlia di Dio?

E' la passione del volo, Onorevoli Camerati, una tirannica, inesprimibile, indefinibile, ma sublime passione, orgoglio e misura dei nostri tempi ,realtà che incarna aspirazioni e spasimi leggendarii, la cui origine risale forse al primo anelito dell'uomo, i cui confini e i cui termini non sono ancora segnati. Si vola già a 50 chilometri all'ora; forse si toccheranno i mille; si toccano i 7000 chilometri in un solo volo, forse

si supereranno i 20.000. E tutto ciò nel ciclo breve, precipitoso, vertiginoso di pochi anni, perchè l'aviazione non ha oggi che cinque lustri.

La realtà batte ancora una volta la fantasia in questa civiltà moderna meccanica e utilitaria, ristabilisce le sue leggi che consacrano la nobiltà di chi giuoca tutta la sua vita sulla posta di un grande ideale. L'Italia ritrova nell'aviazione i suoi bei cavalieri di un tempo. Sono vestiti di azzurro e portano sull'ala il segno Littorio.

Essi dicono al Duce: « Per l'Italia e con Voi, con un'anima sola, un sol cuore e una fede infrangibile! »

ITALO BALBO.

(Da un Discorso alla Camera dei Deputati).

CANTO D'AEREA VITA.

L'uomo fissò nei cieli una sperduta
falda di nube, un termine irraggiunto:
— Come va l'occhio ad una cresta acuta
io mi voglio librar fino a quel punto.
Voglio rendere i cieli allo sparviero
che nell'anima mia freme ed aspetta... —
E, liberato a volo un suo veliero,
senza montagna si creò la vetta.

Al varco primo dell'immenso vano
l'alato nuovo balenò sgomento;
impaurito dell'ardire umano,
tremò sul vuoto, s'abbattè col vento.
Volle l'impeto audace epici petti
pronti al respiro dell'eroica sorte.
volle il fiero conato animi eletti
al privilegio della bella morte.

Ma se dal cuor dei culminanti atleti
al cuor dei mille scenderà la prova
e rivivrà composta in consueti
ritmi di vita la conquista nuova,
aerei ponti ed oscillanti scali
occuperan le libere atmosfere,

e correran lo spazio eliche ed ali
e tenuti treni in labili crociere;

avvezzo il passo alla baldanza innata
dell'avanzar sui pensili cammini,
data con l'uso alla materia alata
la calma signora de' suoi destini,
vedo la storia popolar di eroi
a nuove imprese i continenti d'aria,
e uscir dal mito a realtà, co' suoi
liberi figli, la città d'Icaria.

Vedo la vita propagarsi in moto
lieve, fluente, più vicino al sogno,
e nel sentor dell'avvolgente vuoto
placarsi l'ansia e il mistico bisogno
dell'infinito. Avrem nelle pupille
i varchi delle nubi alti e dischiusi,
e sensi acuti a divisar le mille

spente loquele dei silenzii effusi.
Vedo i piloti lietamente aneli
di risalpar verso l'aerea vetta,
tener dall'uso di spiar ne' cieli
il baldo orgoglio della fronte eretta;
vedo in terra mutar gli atteggiamenti
dei congedi accorati e delle attese;
care fronti riverse, occhi dolenti
levati a interrogar l'alte distese.

Io vi canto di qui, donne future,
Iride, Wube, Pleiade, Saturna,
intravedute cupide figure
librate sulla notte taciturna;
passioni fatali, a cui sul fondo
s'apre il divino brulichìo stellare,

come da un lido, nel tacer profondo,
odesi la notturna ansia del mare.

Ma dolci inferme varcheran le notti
chiedendo ai cieli le promesse arcane,
e si daran co' giorni agli incorrotti
nimbi del sole da cullanti altane;
lenta forse verrà per l'aura cheta
una lontana melodia che tremi,
e dirà forse un esule poeta,
su l'ondulata via, blandi poemi.

Deporranno esse trepidando ai piedi
d'esili altari la fedel parola,
là dove tutte le disperse fedi
treman confuse in una fede sola.
A far così dell'ascendente vita,
salirà pur, come ninfea leggiera,
dietro a' suoi sogni l'armonia rapita,
la parola del canto e la preghiera.

GIOVANNI BERTACCHI.

L'ESEMPIO DEI NOSTRI EROI.

Onorevoli camerati, dalle vaghe idilliache nebbie lacustri dalle utopie ginevrine, discendiamo alla realtà. E' una realtà tutta forza e sostanza: un complesso di energie positive, che costituiscono agli ordini del Duce lo strumento di potenza più perfetto che l'Italia possegga: un complesso nel quale si fondono gli sforzi di oscuri artigiani, che lavorano i bei legni elastici o temprano i metalli leggeri destinati a costituire l'elegante nervatura dei nostri apparecchi, il travaglio industre dei tecnici che perfezionano di continuo il rombante motore, cuore saldo del velivolo, e la serrata disciplina dei piloti che percorrono le azzurre volte dei cieli. Capi energici e solerti comandano masse docili e pronte: gli uomini armonizzano perfettamente col materiale: la tecnica dell'aviazione di guerra si integra con la tecnica dell'aviazione civile.

Dietro la scìa luminosa di questi stormi, tengano alto, gli italiani, lo sguardo. Essi vedranno proiettate nel cielo le ombre dei più nobili eroi che abbia espresso la razza, emuli degni di coloro che in tempi lontani hanno fatto la Patria. Vedranno ogni anno fulgori di virtù sublime tener desta e viva la fiamma dell'eroismo italico. Ai magnanimi, che caddero nell'anno testè decorso, rivolgo commosso, a nome delle forze armate del cielo, il mio pensiero, alla fine di questa rapida rassegna dello sforzo compiuto che fu, in gran

parte, opera e sforzo loro: al maggiore Del Prete, cervello pensante e spirito animatore della grande impresa transoceanica che assieme all'eroico Ferrarin ha assicurato all'Italia un primato « duro a vincersi » come disse recentemente il Ministro inglese dell'aria; al maggiore Penso che col suo degno compagno diede la vita alle soglie della patria, dopo avere percorso le sconfinate distese polari nella ricerca dei fratelli sperduti; e sopratutto alla grande figura del generale Guidoni, che affrontò la morte con spartana serenità, per adempiere il proprio dovere oltre ogni limite, sino al sacrificio e lasciò nella sua ultima lettera un sublime testamento a tutti i volatori d'Italia.

L'aviazione italiana è degna di loro.

ITALO BALBO.

(Da un discorso alla Camera dei Deputati).

CIELI D'ACCIAIO.

Oh Pilota, è dolce e tremendo,
se il tuo grande amico giaguaro metallico,
bolide addomesticato al polso ferreo,
divora divora
senza tregua nè sonno cento miglia all'ora.
Quali pensieri sono i tuoi
nel vorticoso giro
del cielo di zaffiro?
e quali sogni evadono
le sbarre del tuo essere mortale?
Hai sentito quando sprizza il carburatore
che in te nasce la vita, mentre per gli altri muore?
Hai tu avuto tregua per ricordare
ricordare
le miserie infinite,
il veleno e il male
di tutte le misere vite?
Hai tu avute soste per ricordare
ricordare
la fragile carne perduta
fra l'avide rive
dei vizii e delle bramosie malvive?
Hai tu ascoltate
le chiare risate

del mare che all'alba saluta
le ultime stelle fuggitive:
bianche lacrime fra le ciglia
delle nubi, rugiade che il mattino smeriglia?
Hai tu compianto, conquistando nuovi orizzonti,
le sordide menzogne dei camaleonti;
la gloria, omaggio ciarliero di folla servile che strombazza
ne la piazza;
l'amore, torpida catena dei sensi che solo giova
ad imprigionare l'uomo nell'alcova?
Andare, andare! E il gelo de la pura immensità
morde il tuo volto nutrito di ghiaccio e di lava,
come i denti de le jene, ebbre di voluttà.
Che importa? Il gelo è quella fredda cote ,
oh Pilota, che aguzza l'ardire contro fortune ignote.
Andare, andare! Le viltà della terra che fugge, fugge
sotto di te, oh Pilota, si perdono lontano, indietro al motore
[che rugge,
e tu, a gara coi lampi, guardi innanzi
con l'occhio d'aquila
l'abisso libero, impalpabile
del cerulo Ignoto che inghiotte le anime.
Andare, andare! Volare per tutto e per nulla, volare!
mentre noi, fredde lumache sognanti,
sature di bave amare,
siamo artigliati alla gola sempre, sempre più dura-
mente dall'orrido mostro dell'ozio o della paura.

CASTRENSE CIVELLO.

IL VOLO IN MONTAGNA.

Nei volatori ogni temperamento si esprime attraverso uno stile, e questo trae ispirazione da particolari godimenti e beatitudini che nascono dal volo e per il volo.

La massa dei piloti è legata al volo sul terreno uguale, pianeggiante, ondulato o collinoso sul quale vi siano tratti liberi su cui andare eventualmente o posarsi o a cappottare in caso di avarie al motore, non perchè il pensiero di tali avarie preoccupino in modo tale da precludere le infinite possibilità di sensazioni sempre nuove, ma perchè lo sguardo può spingersi più lontano, l'orientamento è più facile, il volo meno movimentato, più sicuro e più disinvolto.

Moltissimi altri piloti sono tentati dalla acrobazia: gli arzigogoli più arrischiati, le volute più capricciose, le trine più morbide e più intricate sono tessute nel cielo: si supera in bravura i rapaci più nobili che sono gli aristocratici delle altezze, dell'impeto, della ferocia! Nelle loro mani la macchina non è se non un gingillo ubbidiente, che s'impenna, profonda, rota, s'inarca, fende, sibila, fulminea e maestosa sempre, e divinamente canora.

Vi è chi ama lambire il terreno nel volo rasente, piegando le chiome degli alberi snelli, sfiorando le acque d'uno stagno, la ghiaia di un greto, le spighe ondeggianti del grano, disperdendo armenti pacifici, specchiandosi femmineo nell'onde, turbinando su di un treno veloce.

Vi sono gli scalatori, quelli che tentano le altezze più pure, i silenzi più raccolti, le immensità più sconcertanti: sono i francescani in ascesa che nel riavvicinamento al sommo Iddio sogliono trovare il motivo per il perdono dei peccati che hanno commesso con bramosia.

Salire, salire, sin che il velivolo si regga sui fili dell'aria rarefatta, per guardare là dove l'orizzonte celebra con nubi fra terra e cielo: spegnere il motore e mettersi ad ascoltare tutti i silenzi che amano essere ascoltati da chi sa comprendere la eco delle mille armonie che vivono in essi sempre diffuse!

Poi, piegando il velivolo sull'ala destra e sulla sinistra, in spirali blande e poi strette ed indi serrate, scendere come circuendo una creatura viva tra braccia tenere e capaci, sino a breve distanza dalla terra dove si riadeguano le ali per posarle leggere sull'erba del prato che si inchina al passaggio, impallidendo e riverendo.

E fra gli scalatori delle altezze, i piloti della montagna, quelli che possono essere paragonati ai conquistatori delle pareti estremamente difficili, i principi dell'alpinismo aereo!

Il volo in montagna è quanto di più suggestivo, di più tentatore si possa immaginare!

Le impressioni che se ne ritraggono mutano col mutare del quadro che incornicia i picchi altissimi e le giogaie in catena!

In giornate serene l'occhio corre a distanze inverosimili abbracciando estensioni senza confini chè la trasparenza adamantina dell'atmosfera riavvicina le distanze: a 5000 metri sulla conca di Bormio, è visibile tutto l'arco delle Alpi, la dorsale Appenninica sino all'Orsaro ed al Cimone, la riviera Ligure, tutta la pianura Padana. Visione superba in cui l'uomo sente veramente tutto il valore della conquista dei cieli, ed il suo cuore si allarga a dismisura e lo spirito attinge a pensieri sublimi. Il sole colpisce l'immacolato candore delle nevi traendone mille riflessi iridescenti e colorando negli

anfratti d'ombra il bianco manto di una leggiadra lievissima tinta azzurrina: i picchi sfolgorano pur nei contrasti vivi delle rocce nude e delle pareti scure a strapiombo, e l'occhio rimane abbacinato da mille barbagli tanto più violenti se provengono dai ghiacciai levigati e roditori.

Ma se il cielo è fosco, se una volta grigia grava serrando in breve cerchio l'orizzonte, la montagna divien paurosa: sul groviglio delle nubi tumultuanti che gravano intorno alle cuspidi, l'atmosfera è torbida, infida, insidiosa. Nel gioco alterno delle correnti, le nuvole si sfaldano, si ammassano, si spappolano, si sovrappongono in mille gradazioni di grigio. E se la neve sferza per la bufera, tratta dai gorghi multipli derivanti dalla ineguaglianza delle altitudini, l'atmosfera si vela, la visibilità si limita a pochi metri ed il velivolo corre come in una volta buia sballottato e percosso.

La montagna rivela, allora, tutti i suoi istinti, scatena tutte le sue furie ed eleva al di sopra delle sue cime auguste muraglie ciclopiche di nubi densissime che impediscono di intravedere il cielo.

Sorvolando le catene ad altezza che superino di mille metri quella dei picchi che tendono irosi le braccia in esasperato desiderio di altitudini, il pilota del velivolo non avverte se non i riflessi del tormento che v'è sempre fra parete e parete, fra valico e valico, nei valloni e nelle conche. L'aria in genere è quieta e la visibilità è in genere ottima; leggero è il movimento di rullio ed il pilota non deve intervenire per riadeguare le ali o correggere la rotta. Per il vento che quasi sempre spira, basta dare indovinata correzione di deriva!

Man mano che la quota diminuisce sino a portarsi al livello delle cime o più bassi dei valichi o tuffati nelle valli e nelle conche, il volo diventa movimentatissimo e per tenervi fronte occorre che il pilota abbia capacità manovriera e doti di cuore e di nervi di primissimo ordine.

Si parte dal Campo filando sulla pianura in una calma riposante; più l'altezza aumenta, più la quiete è durevole:

sembra che l'aria stagni ed il velivolo scorra su guide elastiche, morbide e silenziose.

Sulle prime alture l'aria comincia essere inquieta, ma non turba e si punta diritto alla catena altissima che si profila in distanza, limpida e lucente.

I primi contrafforti, col susseguirsi di valoncelli in ogni direzione, scuotono ancora più l'aria: l'apparecchio è preso da scrolloni severi ed il rombo del motore sembra cambiar di registro.

Per gioco di illusione ottica, sembra — pur controllando l'altezza col barografo e con l'altimetro — che le montagne si elevino al di là della quota alla quale si è giunti! Istintivamente vien fatto, per l'impressione che ne deriva, di tirare a sè il volante di guida, facendo così cabrare l'apparecchio che talora oscilla per l'intervento di improvvisi vuoti d'aria, frequentissimi sulle montagne

Man mano che ci si inoltra nel massiccio, le montagne si appiattiscono sotto, mentre il cielo chiarissimo si fa più terso: le cime perdono la loro imponenza, s'immiseriscono nel quadro del terreno rotto, frastagliato dirupato, terreno che violenta l'atmosfera in modo inusitato, là specialmente dove l'incrocio e lo sfociare di valli convergenti determinano correnti ascendenti o discendenti resi più folli quanto più la temperatura si fa elevata.

I riflessi accecano, i sobbalzi sono rapidi, secchi, sconcertanti: il velivolo devia, beccheggia, rulla, sprofonda, s'inerpica, mentre l'urlo del motore si fa rabbioso, stridente, selvaggio, irato! Là dove una parete strapiomba il velivolo crolla come se l'aria fosse stata aspirata. Invano tu tiri la leva di comando e dai pieno motore: esso continua a cadere bilanciandosi sulle ali in curioso equilibrio, finchè, quasi di botto, si frena, alza il muso, è sospinto in alto, perchè la corrente che risale fa leva contro le rocce, s'addensa negli angoli chiusi, si ricomprime contro costoni, e dilaga per un valico aperto!

Danza selvaggia, paurosa, ma epica: l'uomo tenace, sa-

piente, sereno, contro la montagna ammaliatrice e vendicativa! Ma il pilota che la conosce, la comprende, si ride di lei secondando il suo gioco rischioso, ne risveglia con l'urlo dei contenuti cavalli tutte le eco più profonde, spazia, e se trovasi basso, chiuso fra due pareti, si risolleva spingendo il velivolo là dove l'aria sale gagliarda.

Tutto è qui: il pilota deve conoscere, così come gli scalatori di vette, la montagna. Deve aver dato al proprio cuore ed ai propri nervi una struttura solida, dura, tetragona agli smarrimenti, ai turbamenti, ai timori. Deve conoscere l'aria così come il vecchio lupo di mare sa il capriccio delle correnti e l'insidia dei fondali.

Deve sapere come si comporta il velivolo, come lo si domina anche quando pare che sfugga al controllo del comando, come si fa a vincere l'impressione di correre ad ogni istante a frangersi contro le rocce.

Insomma cuore grande, doti di pilotaggio tanto vigorose ed immediate da dare al volo caratteristiche istintive così come è dei rapaci e di tutti gli alati.

Poichè in montagna si vola con i tempi più mutevoli, occorre ferrarsi contro le insidie delle nebbie, i trabocchetti delle nubi, le bufere che hanno gorghi divoratori sinistri ed inesorabili.

Tutti i grandi volatori sono presi dal fascino che la montagna effonde, chè i generosi, i forti, gli indomiti, coloro che gettano la propria esistenza nelle prove aspre e severe, sanno più comprenderne le bellezze e più penetrare il mistero della bontà che dalla bellezza si disserra!

Nei voli sulle montagne altissime, essi strappano lembi all'azzurro più puro, candore alle nevi più immacolate perchè, nel travaglio dello spirito in eterna ascesa, possano distillare la loro devozione ed il loro amore per le cose e le persone fatte più grandi! Locatelli, Ancillotto, Rolando, signori delle Ande terribili, dominatori di massicci paurosi, strapiombanti sul Pacifico e degradanti sulle Pampas; sir Alan Cobhan, indagatore respinto dalle giogaie siderali del-

l'Himalaia e del Pamir; Umberto Maddalena, vinto dai vortici dello Spluga, più forti del pesante velivolo abbattuto; Udet, giocoliere dei voli cinematografici alpini, voi potete dire quanto sia bello vincere la montagna, prenderla da padrone, dominarla in ogni senso, bassi sulle creste, audaci e folli fra le pareti dei valichi, spavaldi nelle gallerie oscure delle nubi, olimpici quanto siete altissimi, piccoli punti sempre luminosi e inazzurrati.

E su il motore canta: commenta così per voi e per il mondo l'inno della potenza consapevole!

LUIGI CONTINI.

L'ALA INFRANTA.

Per il figlio di un Poeta.

L'efébo avventi l'anima nei cieli,
squarci le nubi segua la sua sorte
leonina. Che importa se la morte
lo colga? Avventi l'anima nei cieli.
Chi lo vide disperdersi nel folto
d'un cirro; chi lo vide in una festa
di sole, aurato come un re di veli
purpurei; chi gli lesse negli anéli
occhi la lotta contro la tempesta
che gli sferzava il cuore, l'ali, il volto?
Chi lo vide impennarsi come il mito
antico del cavallo nell'azzurro
che lo accoglieva nel suo sen profondo?
Che dissero gli uccelli del loro mondo
violato? E che disse quel sussurro
di vento sotto l'ali dell'ardito?
Era di carne fragile o d'acciaio
e di ventura fuso alle sue ali
che sfidarono i cieli più diffusi?
O i suoi nervi e il suo essere, confusi
alla materia inerte, in trionfali
silenzi s'eran messi a paro a paro?

Poeta, il tuo figliuolo non fu vinto
nei cieli della guerra ove, veloce,
sfidò la morte e seminò la morte.
Lo strinse nelle sue ali contorte
lo strumento di morte e la sua croce
furon quell'ali cui rimase avvinto!
Se un'ala c'è nel cielo, se un artiglio
s'impenni e voli, se un'elica romba
nel cielo assorto e stranamente muto:
è il tuo Figliuolo quello; è il tuo Perduto
che ha abbandonato un attimo la tomba.
Volgiti, in ogni ala c'è tuo Figlio!
Volgiti e canta. Tu morrai nel breve
letto delle tue pene e de' tuoi affanni
e sul tuo capo avrai bianco lenzuolo.
L'ebbe azzurro e purissimo il figliuolo
che ti lasciò sul limite degli anni
che la testa ti coprono di neve.

NICOLA CUPI.

L'AVIATORE.

Chi saprà ridire l'ansia dei primi voli, quando l'animo del novizio trema di curiosità e di desiderio, palpita nell'attesa d'una gioia certa e d'una possibile perdizione; quando l'allievo scorge dei compagni precipitare, ne veglia a notte le salme, riparte nel successivo mattino, persevera, conquista il suo brevetto e la sua coronata aquila d'oro?

Chi ha mai descritto le sottili angoscie del pilota perduto nella nebbia, quando ogni punto di riferimento è scomparso ed ogni senso d'equilibrio è falsato, ed egli va, atomo mobile nello spazio a tre dimensioni, forse contro l'ostacolo ignoto, all'urto inevitabile e mortale? Eppure stringe fra i denti la sua volontà ben ferma e trionfa del fato.

Chi ha saputo ripetere le pause del cuore alto nel cielo nemico, allorchè sbocciano come fiori mortiferi sopra invisibili steli i cirri bianco-rosso-neri degli shrapnells e delle granate, e dopo qualche istante interminabile, urla, scroscia, lacera, lo scoppio?

E quando nel corso d'una missione di osservazione o di bombardamento l'equipaggio è sorpreso dalla raffica della mitragliatrice d'un « caccia » che piomba nascosto dal barbaglio del sole?

Quando la gragnuola dei proiettili fende i longheroni, taglia i cavi, lacera le tele? Quando in quel fragore di battaglia si pensa d'avere sulla testa e sotto i piedi dei serbatoi

pieni di benzina infiammabile e dei portabombe carichi d'esplosivo?

Nessun poeta ha saputo narrare l'angoscia umana del ferito a bordo d'un velivolo investito dalle raffiche delle mitragliatrici nemiche, sbattuto dai venti, che va, va, trasportato nel fragore dei suoi trecento o quattrocento cavalli che coprono il suo lamento umano, verso il terreno della Patria che lontano si scorge.

L'aviatore non ha, come Anteo, i talloni piantati nel fermo suolo, ma nella macchina precipitosa e tutta vibrante; i fianchi sottili della fusoliera non gli offrono neppure quella parvenza di rifugio che danno i sacchetti a terra od il parapetto della trincea.

L'atroce orrore dei giorni e delle notti trascorsi nel freddo, nel fango, nella fame, fra i cadaveri, non sono a dare al suo coraggio lo slancio d'una risoluzione disperata: l'ebbrezza della lotta, il tumulto, il grido, il pensiero dell'inevitabile, non sono a sostenere il suo cuore umano; non v'è l'esempio o la sanzione del capo a spronare, non v'è l'impeto dei compagni a trascinare il non eroe con l'eroe!

Il velivolo è veramente l'arme « che solo al freddo coraggio dell'uomo s'affila, come lama sulla cote » ed esso « non soffre il vile » sopra la fragile struttura che il motore col suo « fremito scuote ».

L'aviatore isolato nel cielo, volontario procede verso il combattimento. Solo l'inflessibile sentimento del dovere lo sprona, virtù umana. Egli sa che il pericolo è sulla sua macchina e d'intorno, ovunque. E' solo, oppure con pochi compagni soli, ma ciascuno sopra un velivolo o a coppie sopra altrettanti velivoli, e ognuno potrebbe narrare all'altro e comprovare all'altro che un guasto della macchina lo ha costretto a desistere e scendere. Vanno verso il combattimento aereo; quattro o cinquemila metri sopra l'immenso anfiteatro dove ogni spettatore vede e sta « pollice verso ».

Rotano, guizzano, fuggono, inseguono, tornano balzano; l'occhio ha trovato la buona mira, la mano preme lo scatto.

e poi una prode giovinezza precipita nel baratro ravvolta disperatamente in una veste di fiamma.

E il mistero delle notti, quando le macchine nere vanno sugli arsenali muniti a rovesciare il loro carico di morte?

La luna e le stelle dell'Orsa brillano tanto serene sull'aereo cammino! Ma l'obiettivo è raggiunto, le lame dei proiettori sciabolano il cielo. Fuggire, planare, uscire dall'orrore, darsi prigione? No. L'equipaggio compie l'impresa senza fretta, perchè l'efficacia dell'offesa non risulti minore; e senza ebbrezza, perchè se una granata non l'abbatte, la serenità dello spirito gli è necessaria pel ritorno senza errore di rotta e per l'atterraggio senza danni.

Il congegno ch'egli adopera può uccidere e da esso si può essere uccisi, l'umana dignità non può vergognarsi ma vantarsi d'adoperarlo, giacchè non è quella un'invenzione per far la guerra senza farsi male! Così pensa amaramente l'Aviatore.

La perfezionata arma meccanica che la Patria gli affida serve a moltiplicare le sue povere forze fisiche d'uomo, ma la sua fortezza e la sua prodezza aumentano e rendono più valide le virtù della macchina, ai fini della vittoria.

L'eroismo dell'Aviatore è fatto di sangue freddo, di volontà tenace, e di una coscienza del dovere la cui lealtà e fierezza ha chi l'eguagli ma non chi lo sovrasti.

I volatori, pei quali i campi di pace non sono serene piazze d'armi, hanno il nobile privilegio di combattere anche in pace e di fare anche in pace l'*offerta suprema che testimonia la volontà di vincere ed esalta la vittoria.*

Avieri di tutte le Ali, alzate le insegne!

AMEDEO MECOZZI.

IL VINTO.

Datemi Ali: disse il cielo.
Datemi Ali. Voglio coronarmi d'Ali.
Io voglio, in trionfali
altezze, tutte le più belle Ali.
Io sono il vinto, io sono il vinto;
il Sole
non ha più forza contro il temerario
che non paventa
chi vide lo scenario
del Mondo su dal regno degli uccelli
cadde, riverso, sopra il Labirinto
Datemi Ali, vuole Ali il Vinto!
Ali di ferro ed agili
come saette
e fragili ed audaci.
su da tutte le vette,
da tutti i culmini dei monti.
su dai curvi orizzonti,
su dai mari
su dai cangianti scenari
nelle albe e nei tramonti!
Come sei basso, o Poeta!
Non mi raggiunge il tuo Canto!

Io voglio cingere d'azzurro
il fragile atleta
che m'ha vinto
Tu sei raggiunto
dal pianto delle nuvole.
Ma egli le vince, le sovrasta,
contrasta col vento,
non teme il cimento
della burrasca e vola
e raggiunge — senza una parola —
il Sole
Io voglio le Ali più belle!
Rompetemi, vincetemi,
squarciatemi, penetratemi,
percuotetemi o Ali.
Ed io coronerò di stelle
le notti della vostra Vittoria.
Ed io celebrerò col Sole
le giornate della vostra Gloria!
Io sono il vinto!

NICOLA CUPI.

IL CORAGGIO DELL'ARIA.

A duemila metri d'altezza, fra le nuvole, mentre sotto guata un abisso che dà le vertigini, degli esseri umani si cercano, s'inseguono. Sono due piccole cose, due palpiti persi nell'infinito. Ambedue hanno cercato di scoprire ciò che si trama in basso. Al di là d'una nuvola, d'un tratto si sono scorti. Le osservazioni compiute dall'uno possono essere mortali per il partito dell'altro: uno diventa di troppo.

Il silenzio non è prima rotto che dall'ansare rapido dei due motori, due fremiti distinti che, con il diminuire della distanza, non tardano a confondersi. Poi, d'un tratto, più forte, breve, imperioso è il battere concitato delle detonazioni secche.

L'odio umano, non contento di spargere di morti la terra ed il mare, ora insanguina il cielo. Non potendo sfuggire l'uno all'altro, i due aeroplani hanno accettato la lotta, duello spaventoso che raramente conosce feriti. A volo circolare s'inalzano, ogni aquila cercando di dominare l'avversaria, la altezza essendo dominazione.

Sospeso nel vuoto, nella sua piccola gabbia blindata, affidato ad un lembo di tela, un uomo calmo, i nervi contratti nello sforzo enorme, tutta la volontà concentrata nella breve luce del mirino, punta: spara.

Questa calma, a duemila metri di altezza, ha qualche cosa di spaventosamente sublime. Dietro a lui, un'altr'uomo ag-

grappato al piccolo volante, o le unghie incrustate sopra il manico di due leve brevi, a piccoli moti dirige, raddrizza l'apparecchio a cui il movimento è necessità di vita. Un gesto falso, brusco, l'emozione che vince, sarebbe la caduta, la morte. L'uomo vive ormai della vita del congegno di metallo che lo trasporta nello spazio. I palpiti della materia attanagliata dallo sforzo sono fusi con i palpiti del suo cuore.

Alle sue orecchie, chiuse nella cuffia telefonica, si susseguono gli ordini brevi, affrettati dell'uomo che davanti a lui combatte. Mai due esseri sono stati così intimamente avvinti, come il pilota ed il combattente in una battaglia aerea; la fatalità della sorte comune li ha fusi fino a rendersi mente e braccia d'uno stesso organismo.

La lotta per l'altezza continua. D'un tratto un avversario è riuscito a superare l'altro. Lo scrosciare delle detonazioni si esaspera. I proiettili hanno colpito: uno degli avversarii s'inclina, il motore rugge a scatti di belva ferita, poi tace. E' la caduta. Prima lenta, va rapidamente accelerandosi e l'aquila ferita scompare verso il basso, quasi inghiottita dal vuoto.

Nel cielo, ora, il vincitore, solo, continua il suo volo. Vira per tornarsene al nido. Ma la lotta non è finita. All'improvviso una serie di sibili salgono, s'avvicinano, trasformandosi in ululati laceranti. Nell'aria travolta, l'apparecchio ondeggia violentemente, quasi a contorcersi, mentre il cielo, tutt'attorno, si ovatta di pigre nuvole di fumo bianco. E' ora la terra che esala verso il cielo il suo rauco soffio di morte.

Laggiù, in basso, una batteria nemica ha visto, e con un fuoco accelerato cerca di vendicare il vinto. L'aeroplano s'innalza ancora, cerca rifugio dietro lo schermo opaco di una nuvola, fugge veloce. E' ormai fuori di pericolo. La lotta è finita, il cavaliere dello spazio ha vinto.

In basso la batteria tace.

E questi duelli spaventosi e sublimi, di cui ognuno meri-

terebbe il suo Omero per essere cantato, si ripetono ogni giorno, diventano cosa abituale, normale.

Per appartenere alla Storia, bisogna essere soli, e questi eroi sono troppi: il duello volato si perde nell'immensità della lotta, come si perdono gli episodii.

Eppure il coraggio dell'aria è la sublimazione dell'eroismo.

Nella battaglia terrestre il coraggio trova attorno a sè molteplici cause che lo sviluppano, lo stimolano fino a portarlo al parossismo, creando nel soldato uno stato d'animo speciale. L'esempio dei compagni, la vista dei primi morti e feriti, l'infernale fragore della fucileria e dell'artiglieria, l'eccitazione della lotta e del pericolo, creano un ambiente, in cui la coscienza della morte vicina si annebbia, sparisce. E nasce l'eroismo, trionfo dell'uomo sopra il più forte degli istinti: quello della conservazione.

Nella mischia il combattente ha bisogno di muoversi, di agire, di esalare in un grido l'emozione che trabocca dalla sua anima esasperata. Il soldato che si slancia alla baionetta non può essere silenzioso. Durante la guerra ho avuto più volte occasione di assistere a delle cariche alla baionetta, e quando esse mi tornano alla mente, mi risuona ancora all'orecchio l'urlo profondamente tragico delle masse umane che si slanciano all'assalto. Chi si è trovato, fosse pure una volta sola, al centro di una battaglia ed è stato avvolto dall'acre odore della polvere, ben sa che la frase « ubbriachi di polvere e di sangue » non è soltanto un'espressione letteraria.

Non che con ciò si voglia diminuire il valore dell'ordinario coraggio. La guerra di ieri e quella di oggi hanno dimostrato ad esuberanza quanto esso esista.

Il coraggio dell'aria si svolge in condizioni diverse, nuove; si potrebbe quasi dire che è un eroismo nuovo. Mentre nella guerra terrestre l'esaltazione della lotta è un coefficiente che spesso porta alla vittoria, nell'aria essa non può sussistere, deve eliminarsi, sparire come una debolezza.

Il coraggio dell'aria è il coraggio puro, il coraggio fred-

do. Per questo nuovo combattente tutto è pericolo, che proviene dagli uomini e dalle cose. Non gli basta di vincere un nemico, ma deve allo stesso tempo dominare ogni istante il fragile apparecchio che lo porta. Il suo dovere oltrepassa il sacrificio della vita, richiede fino all'estremo limite del possibile l'adempimento del suo dovere. Al suo ritorno, alle informazioni che porta, è spesso legata la vita di centinaia di persone, l'esito di una battaglia. Può morire, ma solo dopo aver compiuto la sua missione.

E' nella solitudine dello spazio, la volontà rinnovellata, che s'impenna superba nella suprema concezione del dovere.

Chi ha seguito lo svolgersi dell'aviazione ben sa la sproporzione fra i mezzi ed i risultati ottenuti. Mentre gli apparecchi hanno subito ben pochi perfezionamenti, il coraggio umano, invece, alla scuola del costante pericolo, si è educato a raggiungere le più sublimi altezze.

FRANCESCO SAVORGNAN DI BRAZZÀ.

(Dal volume " La Guerra nel Cielo „ Ediz. Treves, Milano).

DALLA GUIDA DI UN VIAGGIATORE AEREO

IL PRIMO VOLO.

Alla vigilia del primo volo, come alla vigilia di un volo qualsiasi, il passeggero deve mettersi in regola con il corpo e con il sonno, poichè altrimenti accollerebbe all'aeroplano probabili disturbi di stomaco e di testa non derivanti, se mai, dalla passeggiata in cielo, ma da squilibri in terra.

Se in famiglia si ha gente impreparata alle esigenze moderne, e quindi trepida innanzi all'aviazione, non è il caso di far sapere: « domani volo ». Metterebbe il parentado in un'ansia superflua e a volta a volta vi fareste da quello inoculare un'ansia che è fuori di proposito. Non vi consigliamo, con ciò, di dir bugie. E' un riguardo il vostro, che perfezionerete, dopo il volo con un racconto di buona propaganda, se buona fu la vostra impressione.

Per uno che non ha mai volato è consigliabile, tanto per cominciare, un esperimento di dieci o quindici minuti su un velivolo pilotato da un uomo intelligente.

E per uomo intelligente intendiamo, in questo caso, colui che sfuma il volo: distacco da terra senza strappi; gua-

dagno di quota per gradi senza « candele », cioè senza protendere eccessivamente in su la prua; « Viraggi » blandi e larghi; inizio quasi insensibile della discesa, con un minimo di « picchiata » e una riduzione pure minima di motore; una planata di pochi gradi, e un « atterraggio » morbido senza rettifiche all'ultimo momento, cioè, senza che il velivolo risulti troppo alto o troppo veloce.

Insomma il pilota intelligente deve far dire al debuttante, subito dopo il ritorno: « Peccato! E' già finito?... » Come a tavola dopo un delizioso pranzo.

Ricordi il pilota che l'esordiente vola, di solito, in compagnia di cattivi pensieri, pensieri da tempo inoculati da chi si stira a terra.

E appunto perchè in tale compagnia, vuol far vedere il contrario stentando un permanente sorriso che contrae nei momenti di maggior emozione.

E' straordinaria la lucidità di memoria che prende il debuttante innanzi alla fantasia del quale passano i ricordi di incidenti aviatorii.

Il torto non è del debuttante ma dello scettico che dice: « non volare perchè l'aeroplano è pericoloso ».

Sta al pilota di correggere e di abolire quello stato d'animo. Ricordi il pilota che il novizio, avendo l'attenzione acutamente protesa verso ogni presunto indizio di incidente, trasalisce per ogni nonnulla, per il cambiamento di voce del motore, per il cambiamento di posizione dell'aeroplano, per i fremiti eventuali che danno le vibrazioni dei tiranti, per le oscillazioni che determina il vento. L'arte del pilota deve consistere nel ridurre al minimo tutti cotesti fenomeni.

Riconosciamo che l'atteggiamento perfetto in un esordiente al campo, innanzi al velivolo che gli svelerà sensazioni storiche, costituisce un problema non facile da risolve-

re. Colui che non ha mai volato e che sta per volare non si rende conto d'un fatto che oscuramente avvertono invece i suoi nervi: egli è alla soglia d'un mondo la cui conquista fu l'ambizione di tutte le età, di tutti i popoli, di tutti i genii, di tutti gli eroi. Immaginate voi se Giulio Cesare o Napoleone avessero potuto volare? Forse la storia del mondo avrebbe preso un'altra via. Se Napoleone avesse visto in volo la Russia non sarebbe andato a Mosca.

Siamo d'accordo nell'escludere che il novizio, innanzi al velivolo, accolga siffatti pensieri. Riteniamo, anzi, ch'egli in quei minuti d'attesa, non ne abbia di pensieri. Avvertirà piuttosto vaghi fenomeni contradditorii: fretta di salire e malessere per essersi deciso al fatto, emulazione verso altri passeggeri che si mostrano calmi e velleità di sembrare sereno in cospetto delle signore e delle signorine decise anch'esse al primo volo e tuttavia brillanti fino a sembrare un pochino ebbre.

Se ci è lecito un consiglio, il novizio sul campo, a pochi minuti dal volo, deve parlar poco, sorridere con misura e lanciare, se interrogato, qualche innocuo frizzo in cui sia una mezza ed umana confessione: « Era ora che cominciassi anch'io. Se non altro acquisterò il diritto di contestare le esagerazioni degli amici che hanno volato. Un uomo è completo solo dopo che ha provato tutto: è vero, signora ».

Ecco: siete pregati di entrare in cabina. Per carità lasciate giù quell'ombrello. Comincereste con una gaffe imperdonabile. L'aviazione è piena di scaramanzie. E, anche quel bastone, che vi serve in volo?

Lasciate alle signore i posti più vicini al pilota. Sono quelli in cui si avvertono meno le vibrazioni e le oscillazioni essendo prossimi al centro di gravità.

I passeggeri come sono seduti nei loro rispettivi seggiolini, debbono procedere, se già non si conoscono, alle presentazioni. L'educazione sul velivolo è tanto in onore quanto non lo è sul treno, che essendo un mezzo incapace di suscitare apprensioni lascia gli uomini allo stato di forbita villania.

Il velivolo è come la capanna alpina e la nave dai lunghi viaggi: invita a fraternizzare.

Quando un giorno anche l'aviazione avrà perduto la sua fresca poesia, gli uomini torneranno come sono oggi nei treni, specialmente in prima classe (la più educata resta pur sempre la terza): fumeranno anche se c'è scritto il divieto, avranno cura di non guardarsi in faccia, stenteranno a ritirare le gambe se uno vorrà passare, apriranno e chiuderanno i finestrini senza mettersi prima d'accordo con gli altri passeggeri, i quali pure hanno diritto ai medesimi riguardi.

La cabina è un oblungo salottino con poltroncine di cuoio o di vimini. Ognuna col suo finestrino, il cui vetro si può abbassare, ognuna col suo vasetto per i fiori appeso alla parete. In alto le reticelle costituiscono i primi elementi di conforto per le signore, le quali si sentono a loro agio anche in aria, purchè vi siano segni di eleganza, di buon gusto e di comodità. Per la donna il solo problema che supremamente conta è: viver bene.

Non è il caso, durante la manovra di partenza, di creare le basi per un'organica conversazione. Tanto gli altri non vi seguirebbero. Le parole vengono gettate a caso dai passeggeri per negare un fatto evidente: che pur non volendo, sono emozionati.

Però sarebbe un errore, una sconvenienza, non parlare. Il vostro silenzio farebbe pensare agli altri: « Colui ha

paura. E in fondo anch'io sento un non so che... ». Dunque parlare, parlare, magari anche senza un rigoroso filo, evitando anzi pensieri profondi, manovrando con la sigaretta spenta se nella cabina è scritto (ma non sempre) il divieto di fumare.

Accadono fatti interessanti. Il velivolo pare fermo e il mondo, in tal caso, gli sfila innanzi. Come in treno, per i bambini. Il velivolo pare impaziente di muoversi perchè freme e urla. Si direbbe che delle mani tiranne lo trattengano. Intanto l'erba fugge. Poi a un tratto, la calma. Il prato discende. Le case, i campanili discendono anch'essi, rimpiccioliscono, guardano stupiti dalle loro finestruole.

L'orizzonte s'allarga fin dove i vapori della terra e del cielo formano una fascia unica. Poi dietro quella tenda s'alzano a poco a poco i monti.

Fioriscono qua e là, da ogni parte, a decine, a centinaia, gruppi di abitati, chiazze giallastre, da cui il sole strappa luccichìi.

A un certo punto la terra ha il mal di mare; s'inclina. L'orizzonte impazzisce. Un lento fenomeno sismico fa sollevare ed abbassare il suolo. La città appare come in atto di roteare su di un piano inclinato.

I passeggeri, seduti su seggiolini dal lato esterno della curva descritta dal velivolo, s'alzano per guardare, dai finestrini che girano in dentro. E così quelli in piedi finiscono per sedersi su quelli seduti. Risate, esclamazioni, « pardons », specialmente se chi siede o chi accoglie è una donna.

La voce del motore è forte, ma non impedisce ai passeggeri di udirsi. Per l'intelligenza sarebbe preferibile il contrario.

Sono tante e così rapide le novità di quei minuti che tutti sono rossi, iniettati di un'allegria violenta, in fregola di frasi esplosive, di giudizi paradossali.

Tutti vanno a gara nel dar prova di senno. Tentando di riconoscere un tempio, un palazzo, una piazza, una via. Ma non ancora uno ha puntato il dito verso un quartiere, che già ha un altro quartiere sotto gli sguardi.

La metropoli appare al volatore una distribuzione di dadi rettangolari e quadrati, un alveare di buchette quadrate con l'ombra in fondo, un ghirigoro di trincee e di camminamenti. Cose strane, anzi estranee, emergono da quell'insieme geometrico: guglie, torri e cupole che inchinano le sagome e le punte verso i finestrini del velivolo. Nelle trincee miriadi di punti neri e di giuocattoletti: gli uomini, le automobili e i tramvai. Striscie nerastre e fumose, con sottili e diritte capellature: le stazioni e i binari.

Dopo dieci minuti l'allucinazione è tale che al novizio pare d'aver sempre volato. Comincia la discesa. Il velivolo s'inchina un poco verso terra e abbassa alquanto la voce. I passeggeri tornano a sedere come scolaretti all'entrata del maestro.

Senza avvedersi, ognuno stringe i bracciali. Ma, come ognuno scorge nell'altro lo stesso infantile gesto, ritrae le mani e rompe il silenzio che nel primo minuto di discesa era totale perchè ognuno badava a pensare: « Questo è il momento più scabroso » e credeva anche di avvertire una non so quale pressione al ventre.

Sino all'atterraggio, tentativi effimeri di conversazione disinvolta e sguardi ansiosi al prato che intanto risale.

Il piccolo rettangolo, il campo d'aviazione, diventa un enorme biliardo su cui ruzzola la biglia: l'aeroplano.

Appena toccato il prato e fermato il velivolo, espressione generale di entusiasmo nei passeggeri.

Diffidate delle frasi incandescenti che ogni passeggero lancia uscendo dalla cabina. Non si saprebbe dire fin dove arrivi, effettivamente, la gioia di esser tornati incolumi.

I reduci si stringono la mano a vicenda e si scambiano congratulazioni come per conferirsi un reciproco attestato di buona condotta in volo; i maggiori complimenti vanno alle signore, le quali li accettano con gratitudine non avvertendo, intanto, il fondo umiliante di quelle lodi, le quali hanno l'aria di dire: « Benchè appartenente al sesso debole, lei, signora, si è mostrata forte ».

Le signore, di solito, esclamano, mettendo il piedino a terra: « Che peccato. Si stava così bene. Troppo breve questo volo. Mi piacerebbe ricominciare ».

Sempre così nella vita. Troppo breve.

I novizi vanno a stringere la mano al pilota, mentre, da anni, a nessun viaggiatore ferroviario viene in mente di fare altrettanto col macchinista.

Un solo caso di paura verde fu registrato nei campi d'aviazione. Un passeggero uscì dalla cabina così pallido, che il pilota si sentì in dovere di chiedergli: « Scusi, è la prima volta che vola? ».

— No, è l'ultima.

Invece il novanta per cento dei novizi assume un'aria trionfale. Piace, al reduce, di recarsi nelle piazze e nelle vie su cui passò a volo. Toccando con voluttà il solido selciato, guarda in su pensando: « Di là passai ».

Come i veterani ingigantiscono, per i nipotini, il loro episodio bellico, man mano che gli anni passano, così i reduci dal primo volo ripetono in famiglia, al circolo, al caffè il re-

soconto, ampliando di volta in volta le proporzioni del volo. Tanto più sono sbigottiti gli ascoltatori e più quelli s'infervorano, non riflettendo che la loro truffa non è innocente in quanto creano intorno all'aviazione la fama dell'eroismo. E i pedoni obiettano: « Siccome eroe non sono, io non volo ».

Sopite, infine, le prime fragorose impressioni, il reduce riconosce, tra sè e sè, di non aver capito, in fondo, gran che del primo volo, il quale gli ha lasciato invece alcune idee precise: primo, ch'egli non può benissimo viaggiare in aeroplano; secondo, che per meglio analizzare le impressioni o le visioni occorre volare a lungo.

Capita finalmente una improvvisa necessità di correre da una città all'altra, oppure giungono le ferie, oppure c'è da procurare un'eccezionale emozione a una donnina cui si vuol bene e la cui virtù ha bisogno di una scossa per decidersi. Benissimo: un volo da una città all'altra. Le aviolinee in Italia offrono varietà di scelta.

Un lettore, che arrivando al termine del presente capitolo, — grazie dello sforzo — avesse l'impressione che alla paura non conveniva far cenno, rifletta che la nostra guida è dedicata più che agli spiriti già convertiti all'aviazione, agli altri ancora da convertire: e allora occorrerà andar loro incontro parlando di ciò ch'essi non palesano, sorridendo increduli alla sensazione che più d'ogni altra li domina, rispondendo alle loro domande affannose.

OTELLO CAVARA.

LE ALI D'ICARO.

La piccola gola canòra
trillava, all'annunzio del Sole,
parole parole parole
all'Aurora
Nell'azzurra via solitaria —
E un fremito apriva le penne
— da poco provate al cimento del volo —
e il cuoricino contento
era Solo
nell'azzurra via Solitaria.
Un desiderio d'azzurro
portava quel cuore di penne
in alto, più in alto, nel Sole!
Parole parole parole
di trilli, remeggio di ali,
Sussurro di penne nel vento!
Era il primo cimento
che si librava nel Sole!

E il nido, il mio nido piccino?
E', laggiù, sopra il piano turchino.
E gli uomini, gli uomini? Quelli
che ci rubano i nidi
— Senza pietà dei nostri disperati gridi —

e li danno a trastullo
ai loro bambini?
Eccoli. Sono piccini piccini
in quella città che mi sembra
una briciola.
E tutti hanno il viso rivolto
in alto.
Mi guardano? Non li ascolto.
Ma vedo agitar tante bandiere!

Il piccolo cuor dell'ardito
— Sospeso tra la Terra e il Cielo —
era trepido, anèlo,
e confondeva i Suoi battiti
col respiro dell'Infinito.

Diceva il piccolo cuore:
Sopportate, o ali,
il peso del mio desiderio.
O ali, volàte, volàte!
Ma un rombo lo scosse.
Un uccello, mai visto,
che ascese
— veloce come una freccia;
dipinto come un pavese —
librate le ali mostruose
tagliava la scia del cammino
all'uccelletto piccino.

O ali, volàte, volàte:
gridava quel piccolo cuore,
Ma l'Ala più grande
fu quella che vinse,
Un vortice, un rombo,
travolse
il piccolo cuore

e l'uccise!
Le ali protese
pel primo cimento all'azzurro
di sangue ricaddero intrise
Sulla folla che rise
della morte dell'uccello
ucciso da un altro più bello.

E poi s'agitarono, folli
di gioia, e mani e bandiere.
Erano, ormai, realtà
le chimere dei secoli andati.
Ed Icaro
Sembrava un pochino ridicolo
agli occhi dell'Umanità!

NICOLA CUPI.

DOMANI SI VOLA?

Fra me e donna Isabella, del cui alto valore non è facile dire parole, esiste una diversità di opinioni. Io sostengo di essere molto coraggioso, anzi uno degli uomini più coraggiosi. La signora, invece, con dolcissimo sorriso, mi assicura che io ho molti punti di contatto con don Abbondio. Questa cosa non mi offende: il grande, l'immortale don Abbondio, uno dei personaggi più degni di meditazione che esistano sopra la terra!

— La questione, veda, signora, è la mancanza di meditazione; e anche che il coraggio è di varie nature.

Ma sta il fatto che in un bel giorno di maggio, in una bella conversazione fiorita di giovani e di fanciulle, si parlava di voli, di crociere sopra terre ed oceani, ed un signore mio amico mi domandò: — Ti piacerebbe di volare?

Risposi: — Perchè no?

— Allora, — disse quel signore molto gentilmente, — dentro il mese ti posso offrire la opportunità di fare un volo sopra Roma.

Veramente questa opportunità non era nè attesa e nemmeno desiderata.

* * *

Qui occorre una piccola osservazione: le generazioni che vivono sopra la terra (altrove non so; ma da noi è così) pos-

sono essere divise in due categorie: quelle vissute prima della guerra, e quelle generate dalla guerra, oppure venute su dopo la guerra.

Una gran strada lineare si è aperta: essa non ha pendenze nè verso destra, nè verso sinistra. La metà si perde nel futuro. La generazione dei giovani vi marcia con una lietezza di vita e di moto, con una baldanza incredibile; esitazioni, dubbi non hanno. Suonano canti e fanfare; perciò non deve far meraviglia se nei banchi della scuola, dove bisogna star fermi, essi si trovino piuttosto a disagio.

Le generazioni del passato ammirano questo bello spettacolo, ma, all'infuori di quelli che si camuffano da giovani, non possono andare tanto in fretta. Molti vecchi brontolano, rùminano, si permettono di fare la critica; cercano un aiuto nella logica; ma la logica è fra le cose più illogiche. Anche le signorine sono molto liete di vivere, come è dimostrato dal loro sorriso.

Qualche fanciulla, dice anche: — Mamma, io reclamo la mia libertà.

Questa domanda non ha nulla a che vedere con la politica.

* * *

Quando fu finita la conversazione, una signora mi chiamò in disparte e mi disse con voce assai grave: — E' indispensabile che lei provi le emozioni di volare. Sapesse...

Ma quando si approssimò il giorno del volo, donna Isabella, gran volatrice anche lei, telefonò: « Non insistete, non fatelo volare ». (Si riferiva a me).

Un bel giorno suonò il campanello. Entrò un fiorente, sorridente giovane che mi disse con gran festa: — Domani, ore quattro precise, si vola. Se però lei...

Sta il fatto che il giorno in cui si tenne quella conversazione, era venerdì; il giorno in cui quel giovane venne ad annunciarmi l'ora del volo, era il trentuno di maggio, cioè il

tredici rovesciato, quasi più temibile del tredici stesso. Il giorno in cui donna Isabella mi telefonò: « Non fatelo volare », era il ventisei: due volte tredici. L'ora del volo improrogabile erano le quattro, uno più tre cioè sempre tredici! Come non avere paura? Ignoro se don Abbondio temesse il tredici, ma certamente Napoleone, uomo coraggiosissimo, aveva paura del numero tredici.

— Ecco, veramente..., — risposi al bennato giovane.

— Voliamo noi, voliamo tutti, mamma, babbo, signori e signorine. Però, se lei dovesse avere impressione... Senta, facciamo una cosa: lei venga a veder volare, se non vuol volare.

— Dove si va per veder volare?

— La veniamo a prendere noi.

Una automobile fulminea ci trasportò attraverso l'infinita, multiforme Roma, dove i neri ruderi antichi, gli acquedotti, le mura aureliane assistono attoniti, dopo tanti secoli di morta quiete, al sorgere intorno a loro di una nuova vita fremente, pulsante fra case che diroccano, case che sorgono, *camions*, automobili che s'incrociano e fuggono.

Giungemmo al campo di Centocelle. Qui l'automobile sostò; sotto il gran sole a lungo sostò. Chiuso era il grande cancello. Un'impressione di solennità! Avieri, sentinelle, ufficiali in moti rapidi, precisi, in grande silenzio. Sentii di essere di fronte ad un'indivisibile inesorabile forza.

Domandai a voce bassa, come in un tempio: — Se così difficile è entrare, come sarà possibile volare?

Mi fu risposto che S. E. il generale Armani, capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, favorisce, con le dovute cautele questa propaganda di volo, e perciò...

Il cancello, come ad un ordine misterioso, si aperse.

L'immensità verde del campo era punteggiata di vivaci colori, come fiori: erano ragguardevoli signori, signorine, signore.

In fondo, la linea violacea, sfumata, dei monti Albani da cui venne Romolo. Quella gente si avviava verso un enorme

gabbiano disteso, immoto sul verde del prato. Mi accostai. Il bestione aveva in alto due escrescenze nere, i motori; di fronte due antenne a croce, le eliche; e per zampe due ruote gonfie come un serpente boa. E' questo il *monstrum* che dalla terra si vede librato nell'azzurro del cielo come una libèllula candida?

Una cara bimbetta mi domanda in segreto: — Come fa una cosa tanto pesante a volare?

Ecco una cognizione che io non posseggo, ma i giovani che ammirano, lì attorno, sanno benissimo.

Vedo scritto questa insegna: « Senza cozzar dirocco ». Si tratta di un « Caproni », macchina italiana perfettissima.

— Allora non c'è pericolo, — disse la dolce creatura.

— Affatto! — Eppure ho l'impressione che in questi complicati ordegni di volo possa l'impreveduto o il caso trasmutare la libellula in un corpo di molto peso. E allora? Ma guai se l'uomo pensasse così! La paura molte volte è la conseguenza di un eccesso del pensiero.

— E la gente dove sta?

— Nel corpo del bestione.

V'erano, infatti, di qua e di là due serie di finestrini. Guardai dentro: il bestione aveva nel suo intestino otto seggiolini di vimini. Mentre guardavo, un orrendo rumore, come il destarsi di un impeto incoercibile di rabbia, scosse quell'animale generato dall'uomo: erano le eliche che turbinavano. Le gambette delle signorine salirono, senza esitare, entro quelle viscere. Un signore, gigantesco e strano (dopo capii che era coperto dallo scafandro) con amabile sorriso mi disse: — C'è ancora un posto: lei?

— Io?

Io avevo di fronte il volto giovanile dello stesso generale Armani, nome glorioso nella guerra. Cortesia e limpidità risoluta formavano su quel volto qualcosa, in quel momento, di affascinante.

Avrebbe lui stesso guidato l'apparecchio.

Fu così che io mi trovai seduto in un seggiolino molto

comodo davanti a un finestrino con la prospettiva di una di quelle ruote. Guardavo la ruota: essa si mise a girare vorticosamente. Ad un tratto la vidi ferma davanti a me.

— Siamo a mille metri d'altezza, — mi urla il mio vicino.

Guardo giù e resto mortificato di non provare nessuna commozione, nessun turbamento, nessuna meraviglia. La terra mi appare come veduta attraverso un cannocchiale rovesciato. Distinguo i rettangoletti verdi dei campi, le casettine, le villette. Io, che soffro di vertigini ad affacciarmi a un terzo piano, ho la sensazione che a buttarmi giù deve essere una cosa piacevole, come da un trampolino fare un bel tuffo nell'azzurro del mare. Certamente non avrei sentito alcun dolore. L'orgoglio però dell'uomo volante sopra il suo congegno dedaleo, non l'ho provato.

— Voliamo alla velocità di 150 km. all'ora, — mi urla ancora il mio compagno. Non pare. Pare di stare fermi, caso mai è la terra che gira come una pellicola di cinematografo. Scomparso è il verde della campagna, siamo sopra un deserto di pietra: è Roma. Mi dispiace, ma Roma immortale non ci fa una bella figura, appiattita, schiacciata. Una serpe giallastra ne forma il sigillo: il Tevere. Distinguo l'anfiteatro di Flavio: le belve, le vestali, le porpore, l'imperatore; ora è un dente molare cariato. Una linea azzurrina: sei tu eterno mare! Una macchia nera: sei tu campo Verano, eterna pace!

Dicono che più si sale e più aumenta questa impressione della piccolezza delle grandi opere umane. E allora Dio che sta sopra i sette pianeti, che cosa vede?

Però se vede un'anima, manda giù l'arcangelo Gabriele a raccoglierla.

Ad un tratto un piccolo grido: — Oh! oh! oh! — Una oscillazione. Qualcuno impallidisce: il motore sembra fermato. Si precipita? E' un attimo. La ruota che era immota davanti a me, ricomincia a girare con rapidità vertiginosa. Siamo a terra. Mi parve miracolo! Come non mi sono accorto di salire, così non mi sono accorto di scendere. Questa cosa sarà

ancora? Come non mi sono accorto di nascere, così non mi accorgerò di morire. Così sia nel nome di Dio, come era stampato nelle antiche carte.

Ed ecco tutti ci congratulavamo nel prato, col pilota famoso, quando vedemmo precipitare giù dal cielo un mostruoso uccello. Anche lui corse, si fermò. Era tutto nero, pareva un'aquila corrucciata dalle ali gigantesche. Un monoplano. Questo lo capii anch'io: Vienna, Venezia, Roma.

Come dagli enormi pasticci delle imbandigioni del Cinquecento, per arte dei cuochi, veniva fuori una colombella viva, così dall'alto sportello di quel Leviatano s'affacciò una signorina.

La provvida natura pareva averla frullata fra le sue mani per farne una creatura del tutto moderna di una esilità fantastica. Il sorriso sulle labbra, il piedino sulla scaletta.

— Paura? Buon viaggio?

— Mi vedono. Partita due ore fa da Venezia. — Così squillò una vocina allegra.

Coi suoi abitini freschi, i suoi scarpini nitidi, il suo cappellino, i suoi guantini alla moschettiera, pareva uscita allora allora da un gabinetto di *toilette*.

Sorvolare sul mondo in aeroplano, fare anche acrobazie, era per lei cosa indifferente come andare a sgretolare pasticcini a un tè.

E di questo ella volubilmente parlava, e di null'altro.

Il fantastico, terribile uccello tutto nero che aveva attraversato laguna e Appennino, conteneva dentro un salottino squisito come una bomboniera, capace anche di giocarvi all'amore.

Peccato che il poeta Virgilio l'abbia detto venti secoli fa, ma sarebbe il caso di ripetere: *Novus ab integro saecolorum nàscitur ordo.*

E la signorina? Troverà certamente marito, ma, abituata a volare in due ore da Roma a Venezia, non credo troverà tempo per rammendargli le calze.

ALFREDO PANZINI.

LA GRAN SOLITUDINE.

« Librati soli sul mondo e sorretti nel vuoto da un po' di tela » è sintesi approssimata di una sensazione profondissima che in breve tempo imprime sul carattere dell'aviatore indelebili orme.

Dice Proudhon che « nella solitudine, il sentimento dell'infinito ci tocca e le passioni tacciono; la ragione, più netta e più attiva, spiega tutta la sua potenza e partorisce miracoli: il carattere si fortifica e sviluppa, l'immaginazione ingrandisce e il senso morale reagisce sotto l'impressione della Divinità ». Ma le sue parole non sono abbastanza forti perchè si riferiscono alla solitudine della terra, di uomo tra uomini, non di solitudine fuori della terra, nel distacco d'ogni sua cosa e d'ogni sua forma di vita.

Se la solitudine dell'aviatore contiene indubbiamente quanto il pensatore Digionese esprime, ha in più un tedio a sè che trae misteriose origini dagli infrangibili legami della specie. Dopo qualche ora di volo una noia inesprimibile si impadronisce di lui e l'animo gli si accascia per una esasperante monotonia. L'aria è troppo uniforme e le prospettive appiattite che gli sfilano sotto in pazza fuga non gli dicono più nulla. La posizione unica e costretta del suo corpo, legato al seggiolino, gli aizza il tormento del cervello che non può divagar mai dalle cose fisse su cui deve aguzzarsi costantemente: altimetro, inclinometro, manometro aereometro...; e la

prora che sempre guardata oscilla contro lo sfondo delle nuvole e ne morde di quando in quando la nebbia, gli s'incide nella retina, diviene un incubo.

Lassù ogni più lontano ricordo della vita ordinaria, ogni legame, ogni affetto sparisce: la gelata falce della morte si è interposta fra l'uomo che vola e la superficie della terra e il suo filo ha reciso tutto. Così l'aviatore finisce col credersi un dimenticato. Quella gioia, che ai primi tempi dell'aviazione sorreggeva spronava e inorgogliva i primi eletti, fatta dal sentimento d'essere seguiti da migliaia di occhi ansiosi rivolti in sù, zona per zona, come da una marea suscitata dal penetrante rombo del motore, è ormai svanita. Oggi l'aviatore in volo sa che non sofferma più folle per le strade, che la zappa del colono non interrompe più il suo ritmico lavoro e che al suo passaggio: nessuno sguardo si vela più tra lunghe ciglia sotto morbide ciocche di capelli. Egli è solo: spaventosamente solo. E quando può dà la via a quella smania che prepotentemente s'impadronisce di lui e vuole sfogo come una bocca sigillata da una mano: essere visto, osservato, seguito. Per questo s'abbassa, sfiora tetti e alberi, s'insinua tra campanili, riempie della potente remora del suo apparecchio e di frastuono il quieto cielo della città; per questo gode nel vedere l'umanità rivolgere a lui il pallido piccolo ovale del volto...

Molte mortali acrobazie a bassa quota non hanno altra spiegazione. Gli ordini proibitivi in proposito non hanno che scarsa efficacia. La vita è comunanza: è meglio morire che soli...

E' naturale che chi viva di questo sentimento s'abbandoni in terra a una reazione violenta e torni a bere l'esistenza a larghi sorsi. Noi non siamo morti e domani forse morremo — nunc ergo vivamus — divien legge necessaria. Il «carpe diem» oraziano è assunto come divisa da una gioventù modernamente tutta nervi, che ad ogni chiamata telefonica muore e vive, rimuore e rivive e sa che nel breve godimento di qualche ora non ha davvero tempo da perdere.

Gaudente l'aviatore? No, reagisce; ristabilisce l'equilibrio tra il suo dare e il suo avere troppo slivellati tra lassù e quaggiù. E se qualche notte lo si cerca invano negli hangars è bene fingere al mattino di averlo ritenuto non assente: se si presenta un po' pallido alla chiamata che tra poco lo lancerà nel cielo, bisogna fingere di non avvedersene. Andate a rimproverare un uomo che tra qualche minuto riderà del vostro sdegno tavolinesco da 300 metri d'altezza e che può morire per un vostro ordine!

GUIDO MILANESI.

PER ARIA.

Un Omo che volava in aroplano
Diceva fra de sè: — Pare impossibbile
Fin dove po' arivà' l'ingegno umano! —
Quando s'intese di': — Collega mio,
Quanti mill'anni avete faticato
Pe' fa' quer che fo io!...
Ma mò, bisogna che lo riconosca,
In fonno ve ce sete avvicinato... —
L'Omo guardò er collega... Era una Mosca.
— Ma io, però, ciò l'ale ner cervello,
— je fece l'Omo — e volo co' l'ingegno.
Defatti ho immagginato 'sto congegno
Per avè' le risorse de l'ucello.
Deppiù, se c'è la guerra,
M'accosto ar celo e furmino la terra,
Ogni bomba che butto è 'no sfraggello.
Indove trovi un mezzo più potente
Per ammazzà la gente?...
— Su questo qui, potete sta' tranquillo,
— je rispose la Mosca, — chè pur'io
L'ammazzo a modo mio,
Ma invece de la bomba ciò er bacillo.
Quando vojo fregà quarche persona,
Succhio la robba guasta
E je la sputo su la robba bona:
L'omo la magna e... basta.
Se sa ch'ognuno addopra l'arme sue
Cor sistema più pratico, se sa:
Ma in fonno lavoramo tutt'e due
A beneficio de l'umanità.

TRILUSSA.

UBBRIACATURE DI BENZINA.

Siamo così innamorati e convinti del nostro mestiere che vorremmo l'aviazione avesse un carattere assoluto e universale: « Chi non vola non mangia! ».

* * *

Appena la macchina alata si stacca dal suolo il rombo del motore è afono, bevuto dalla terra, avida di richiamare a sè la violatrice con l'attrazione irresistibile delle sue leggi. Quando però, l'ordegno celeste, nell'azzurro assurge, libero dallo schermo dei colli e dei monti, allora si che spalanca, dalle infocate laringi, il più armonioso e vittorioso canto. Oh! celestiale e squillante canzone!

* * *

Cade più facilmente una donna onesta che un aeroplano. Nel quale abbiamo tanta fiducia che il paracadute lo indosseremmo più volentieri come amanti clandestini che quali aviatori.

* * *

Cronologia aviatoria.

Anno 1928. Si effettuano i voli a lunghe distanze. Varii tentativi infruttuosi per sorvolare l'Atlantico Settentrionale.

Anno 3028. La madre:

— Gigino non ti allontanare troppo ch'è l'ora di colazione!

Gigino:

— Non temere mamma. Faccio un solo giro intorno al mondo.

* * *

Quelli che non volano pur avendone i mezzi più che vigliacchi sono degli ignoranti.

* * *

Ogni aviatore giovane sogna — a terra — un viaggio aereo durante il quale causa un'avaria e conseguente arresto del motore compirà felicemente l'atterraggio forzoso in un prato. Non lungi dal prato sorge una villa abitata da una giovane e romantica ereditiera sensibilissima al fascino dell'eroismo aviatorio.

Quando l'aviatore giovane compie effettivamente un viaggio aereo prega Iddio che il motore funzioni perfettamente anche se il panorama è seminato di ville.

* * *

Ci rincresce l'aviazione diventi ogni giorno meno pericolosa.

* * *

L'unico insetto che adopri per volare un vero e proprio motore d'aviazione — per quanto in proporzioni minuscole — è il calabrone. Tutti gli altri insetti volanti si danno grandi arie di aeroplani, ma in fondo il loro ronzìo è dovuto solamente al velocissimo battito delle ali.

* * *

E' una legge matematica e inevitabile come la caduta di un grave che due aviatori accoppiati, dopo aver discusso di aeroplani, parleranno di donne. Quelli che discuteranno solamente di aeroplani vuol dire che le donne non gli piacciono più. E viceversa.

* * *

Coloro che non alzano gli occhi, quando passa un aeroplano nel cielo, bisognerebbe fucilarli nella schiena.

* * *

L'amore al volo, quando è puro è inestinguibile come l'amore materno.

* * *

Le donne, nei rispetti del volo, si dividono in tre categorie:

a) quelle che hanno paura.

Appartengono di massima alla vecchia generazione e comprendono quelle madri che spengono — con la doccia di una falsa tenerezza — l'ardente slancio dei propri figli appassionati alla sublime arte del volo.

b) quelle che volerebbero o volano con entusiasmo senza alcuna limitazione.

Sono figure tipiche della stirpe nascente, piene di vita e di giovinezza. Degne di essere ghermite in ispose dai robusti artigli degli aquilotti.

c) quelle che volerebbero sì, ma a due condizioni, cioè « basso e adagio ».

Queste ultime pur dicendo una graziosa bestialità, che a noi fa una certa pena, dimostrano un latente animo aviatorio suscettibile di fecondi sviluppi. « Basso e adagio » faremmo volare con grande soddisfazione i nostri pochi, ma pessimi nemici, che sono i denigratori dell'ala.

* * *

Equazione di aerodinamica morale.

L'audacia manovriera del pilota giovane è direttamente proporzionale al numero delle persone che segue il volo.

* * *

Cinquemila metri! Seduto sopra un sediolino nella buca angusta della fusoliera, la destra che impugna la leva, i piedi fermi sulla pedaliera e l'occhio vigile volto al motore ed alle ali irrigidite ne' tendini d'acciaio.

L'elica tribbia l'aria selvaggiamente entro un « disco raggiato » che lascia le cose in tremolìo come a traverso l'alito del fuoco. Stordimento del frastuono sonoro, senso di immobilità, eppure cacciando una mano dalla buca senti lo schiaffo veemente d'un ventaccio impazzito. L'animo è invaso da un'angosciosa solitudine, la solitudine del marinaio smarrito nell'oceano o dell'anacoreta perduto in mezzo a sterminate sabbie. Guardi l'abisso e ti pare un sogno o una realtà paurosa e allora vivi un'ebbrezza strana che ti rianima; tiri un fiato profondo d'aria insolita fresca, esalata, che una sensibile e affannosa oppressione comporta.

Ma il tuo sguardo è preso dall'osservazione della terra che si svolge con esasperante lentezza; dimentichi in certi istanti l'aeroplano e i cinquemila metri d'altezza. E' un immenso foglio geografico il panorama sottostante. Gli aratri grandi come tavolette di cioccolata, con le nocciole bianche delle case, fanno, con la brezza verde dei prati, le più biz-

zarre scacchiere; e il tutto è rigato dalle fettucce disvolte e filiformi delle strade che si perdono nelle gole o s'interrompono a caso qua e là nel nodo d'un paese o d'una città: una manata di pietre. Il mare è un'immensa lastra umida di malachite sulla quale le vele ferme paiono farfalle posate con l'ali chiuse. Un nastro d'argento è un fiume, uno stagno luccica come un bottone di madreperla, un verme nero con la bava che striscia lentissimo è l'antidiluviana vaporiera che porta sogni e miserie di microscopici esseri.

* * *

L'uccello meccanico non ha ancora imparato a fare i nidi sotto i cornicioni dei palazzi, come le rondini.

IGINO MENCARELLI.

LE FUCINE DI DEDALO

R. Accademia Aeronautica

DENOMINAZIONE DEI VARII CORSI.

Allo scopo di stabilire, fin dalla istituzione della Regia Accademia Aeronautica, una tradizione intesa a seguire l'andamento storico di essa, a conservare nella carriera dei futuri Ufficiali il ricordo del loro ingresso e della loro permanenza in Accademia, a rendere più saldo lo spirito di cameratismo fra gli allievi dello stesso Corso e stimolare quello di emulazione fra gli allievi di Corsi diversi, è stabilito che ogni Corso corrispondente ad un ingresso annuale in Accademia, e per conseguenza ad un licenziamento da essa, abbia una denominazione rispondente a nome di uccelli, meteore, astri, ecc., avente diversa e successiva iniziale alfabetica.

Gli allievi ammessi all'Accademia, con concorsi straordinari, assumeranno la denominazione del Corso del quale verranno a far parte.

Questa denominazione che accompagna gli allievi dello stesso Corso durante la loro permanenza nell'Istituto, identificando in futuro i compagni di età, di studio e di carriera, sarà, di massima, da essi prescelta e verrà assegnata con speciale cerimonia rituale di battesimo.

La denominazione comporta l'assegnazione di un colore e di una « divisa araldica », figuranti in un gagliardetto allegorico che rimarrà nel Museo dell'Accademia.

Il battesimo del Corso sarà fatto seguendo le modalità seguenti:

Il gagliardetto del Corso, portato dal Capo Classe, seguito dai due Sottocapi-classe e preceduto dal Direttore del Corso scortato ai lati dai gagliardetti dei Corsi precedenti, andrà a disporsi di fronte al Comandante della Regia Accademia ed alle Autorità presenti.

L'Autorità Ecclesiastica, designata dal Comando, impartirà subito la benedizione al gagliardetto, mentre tutti gli allievi presenteranno le armi: subito dopo l'Alfiere del Corso, rivolgendosi al Comandante in 1ª, pronuncierà la formula del Vaticinio.

« Augure la nostra giovane ala, che già battè nei cieli, anela alle eteree vette e chiede con ardente fede un vaticinio augusto ».

Il Comandante risponderà imponendo il motto ed il colore del Corso, dopo di che il gagliardetto andrà a disporsi davanti al proprio Corso.

Il Direttore del Corso lascerà quindi libero un palloncino recante l'orifiamma del colore del Corso con sopra scritti i nomi degli allievi, mentre il Caposcelto più anziano leggerà la seguente preghiera e la musica suonerà in sordina la marcia del Piave.

Dio di grazia e d'amore,
Dio della primavera che doni l'arcobaleno ai nostri cieli
Noi saliamo nella tua luce, compagni delle allodole e delle rondini
Per cantare col rombo dei nostri motori
La Tua gloria.
Noi siamo uomini,
Ma saliamo verso di Te,
Dimentichi del peso della nostra carne,
Puri dei nostri peccati
E l'azzurro dei Tuoi cieli ed il sangue nelle nostre vene
Hanno lo stesso colore,
E Tu Dio dacci le ali delle aquile,
Lo sguardo delle aquile,

L'artiglio delle aquile,
Per portare ovunque Tu doni la luce,
L'amore, la bandiera, la gloria
d'Italia e di Roma.
Fa, nella pace, dei nostri voli il volo più alto.
Fa, nella guerra, della nostra forza, la Tua forza, o Signore.
Perchè nessuna ombra sfiori la nostra terra.
E fa, quando sia l'ora, dei Tuoi cieli la nostra corona.
E sii con noi come noi siamo con Te,
Per sempre.

Terminata la preghiera, la musica suonerà a piene voci l'inno *Giovinezza* che chiuderà la cerimonia del Battesimo.

DENOMINAZIONE STORICA DEI VARII CORSI.

CORSO DEL 1923.

Nome: « Aquila ».
Colore: Azzurro (Lapislazzuli).
Divisa: « Aquila, ad astra audacter! ».
Madrina: Signora Tina Valli

CORSO DEL 1924.

Nome: « Borea ».
Colore: Rosso (Corallo).
Divisa: « Borea, boream devince! ».
Madrina: Marchesa Maria Stiozzi Ridolfi.

CORSO DEL 1925.

Nome: « Centauro ».
Colore: Verde (Malachite).
Divisa: « Centauro, alla *tua* corsa la nube è fango e il vano vento è suolo ». (G. PASCOLI - Ode ad Andrèe).
Madrina: Signora Helda Pricolo-Antonelli.

CORSO DEL 1926.

Nome: « Drago ».
Colore: Arancione (Topazio).
Divisa: « Con l'artiglio e con l'ala ».
Madrina: Signora Delia Valle.

CORSO DEL 1927.

Nome: « Eolo ».
Colore: « Viola » (Ametista).
Divisa: « Eolo, sia vela alla tua furia l'ala; sia il cuore prora dritta all'infinito ».
Madrina: Signora Gemmy Vespignani.

CORSO DEL 1928.

Nome: « Falco ».
Colore: Vermiglio.
Divisa: « Falco, tuo nido è l'Italia, tuo orizzonte il mondo; Vermiglio il tuo colore ».
Padrino: Gen. B. A. Vincenzo Lombard.

CORSO DEL 1929.

Nome: « Grifo ».
Colore: Azzurro.
Divisa: « Vola, Domina, Sgomina, Sempre, Ovunque, Chiunque ».
Padrino: S. E. Riccardi, Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica.

CORSO DEL 1930.

Nome: « Ibis ».
Colore: Cobalto.
Divisa: « Ibis victor redibìs ».
Padrino: S. E. Riccardi, Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica.

CORSO DEL 1931.

Nome: « Leone ».
Colore: Oro.
Divisa: « Ad te nitor gloriamque contendo ».
Padrino: S. E. Valle, Capo di Stato Maggiore per l'Aeronautica.

CORSO DEL 1932.

Nome: « Harte ».
Divisa: « O giungere o spezzare ».

ALLIEVI AI QUALI È STATA ASSEGNATA LA SCIABOLA D'ONORE

(per essersi mantenuti primi del Corso durante i tre anni di Accademia)

Corso "AQUILA„ — 1923-24 - 1925-26.

Aspirante *Cecconi Fausto.*

Corso "BOREA„ — 1924-25 - 1926-27.

Aspirante *De Wittembeski Ivo.*

Corso "CENTAURO„ — 1925-26 - 1927-28.

Aspirante *Salvadori Mario.*

Corso "DRAGO„ — 1926-27 - 1928-29.

Aspirante *Bajlon Giuseppe.*

Corso "FALCO„ — 1928-29 - 1930-31.

Aspirante *Cassinerio Ambrogio.*

EDUCATI NELLA R. ACCADEMIA AERONAUTICA AL SERVIZIO DELLA PATRIA E DEL RE NELL'ADEMPIMENTO DEL DOVERE FURONO DECORATI

Ten. BIANI VINCENZO - Medaglia d'argento al Valor Militare
„ GUELFI MARIO - Medaglia di bronzo al Valor Militare
„ IOVINO FERDINANDO - Medaglia d'argento al Valor Militare
„ FRATELLI ROLANDO - Medaglia di bronzo al Valor Militare
„ CECCONI FAUSTO - Medaglia d'argento al Valor Aeronautico
„ FRATTAGLI GIUSEPPE - Medaglia d'argento al Valor Militare
„ BIANI VINCENZO - Medaglia di bronzo al Valor Militare
„ PRATELLI ROLANDO - Medaglia di bronzo al Valor Militare
„ BELLINI STANISLAO - Medaglia d'argento al Valor Militare
„ ROSSI GIORGIO - Medaglia d'argento al Valor Militare
„ CALOSSO CARLO - Medaglia di bronzo al Valor Aeronautico
„ PRATELLI ROLANDO - Medaglia d'argento al Valor Militare
„ GALLI MARIO - Medaglia d'argento al Valor Militare
„ BELLINI STANISLAO - Medaglia d'argento al Valor Aeronautico

EDUCATI NELLA R. ACCADEMIA AERONAUTICA AL SERVIZIO DELLA PATRIA E DEL RE NELL'ADEMPIMENTO DEL DOVERE MORIRONO

Tenente	FILIPPINI FLAUDRIO - Aviano, Anno V
Sottotenente	PAPOTTO ANTONINO - Capua, Anno VI
Tenente	CESARANO DARIO - Capua, Anno VI
"	IOVINO FERDINANDO - Capodichino, Anno VII
"	POGGIALI RODOLFO - Aviano, Anno VIII
"	LANFRANCHI DOMENICO - Viareggio, Anno VIII
"	CAROLLO GIUSEPPE - Casale Monferrato, Anno VIII
"	BIGNAMI LUCIANO - Perugia, Anno VIII
"	STRAMBINI ALDO - Ghedi, Anno VIII
"	MICHEL CARLO ALBERTO - Orbetello, Anno VIII
"	ACCORONI GINO - Venezia, Anno IX
Capitano	CECCONI FAUSTO - Livorno, Anno IX
Tenente	CAMPINI ANGELO - Capua, Anno IX
"	MANARA GAETANO - Vigna di Valle, Anno IX
"	DE IULIO GIULIO - Terranova Pausania, Anno IX
"	TARLAO CARLO - Poggiorenatico, Anno IX
"	BELLINI STANISLAO - Desenzano, Anno IX
Allievo	DELLA MARTINA RODOLFO - Capua, Anno X
Tenente	BROVEDANI EZIO - Aviano, Anno X
"	MAGGIO FRANCESCO - Taranto, Anno X

II

L'ALA E LA VOLONTÀ TESA D'ITALIA NELLE ALTEZZE DELLO SPIRITO INVIOLATE E SUI CIELI DEL MONDO

IL VOLO ATLANTICO DELLO STORMO ITALIANO

VI Gennaio MCMXXXI

(dalle Note del Ministro trasvolatore, tratte dal volume ITALO BALBO - *Stormi in volo sull'Oceano* Edizione Mondadori, Milano).

VIGILIA EROICA.

I giorni del mite autunno filavano rapidamente.

Si avvicinava ormai il giorno della partenza, fissato per il quindici dicembre. Verso la fine di novembre, si era aperta la Camera. Quasi contemporaneamente, anche per tagliar corto alle balzane notizie che pubblicavano i giornali stranieri, il Capo del Governo, a mezzo della « Stefani » emanò un comunicato di poche righe, in cui ufficialmente la crociera veniva per la prima volta annunciata al mondo:

« *La R. Aeronautica ha progettato per il prossimo dicembre una crociera Italia-Brasile, con quattro squadriglie di idrovolanti su tre apparecchi ognuna* ».

Il comunicato era conciso, anzi tacitiano, ma bastò a far piovere telegrammi di plauso e di augurio: bastò anche a sollecitare le premure di molti amici, che mi vedevano ormai irrimediabilmente legato al destino della trasvolata atlantica. C'è sempre chi trova nel proprio affetto verso una persona cara, motivo di moralismi prudenziali. Vi fu alla Camera chi chiaramente mi disse che io non dovevo andare: anzi non mancarono amici che minacciarono di fare addirittura un'i-

stanza al Capo del Governo affinchè mi trattenesse in Italia. Comprendevo e cercavo di rispondere a barzellette. La più fiera, ma insieme la più silenziosa avversaria della grande e bella avventura era certamente mia moglie. E' difficile descrivere i sentimenti che si provano nell'ambiente famigliare quando si sta per partire per un viaggio che potrebbe anche essere l'ultimo.

Solo chi l'ha provato lo sa. Resteranno per sempre scolpiti nel ricordo certi improvvisi silenzi, certe subitanee deviazioni di discorso. Mi sorprendevo, qualche volta, a giocare a lungo con le mie bambine. Indugi inconsapevoli dettati da improvvise ombre sul cuore. Ma occorreva non tradire la bella idea, folgorante nella mente, come un invito del destino, che forse non si sarebbe più ripetuta. Bisognava non tradire se stessi. E allora ritornavo ai lunghi voli di allenamento. Io sono sempre stato e rimarrò del parere che mi espresse un giorno, a Roma, uno dei più valorosi aviatori del nuovo continente: il tenente di vascello Williams: chi comanda l'Aviazione deve mettersi in testa sempre, mai in coda; è necessario avere nelle mani il capo del filo con cui si tirano dietro di sè gli altri piloti, anche i più audaci: spingere il filo avanti, stando per proprio conto fermi, è impossibile. Il filo si piega. E' quello che io ho cercato sempre di fare: pagare di persona e dare l'esempio. Non altro credo sarà il mio merito in questa impresa. Ma mi basta.

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

La mattina dell'8 Dicembre presi congedo dal Duce. Era al suo tavolo di lavoro, a Palazzo Venezia, nella sala mantegnesca, che, per un giuoco di prospettiva, sembra una gran piazza a colonne, da cui si spazi fuori e lontano... L'occhio del Duce sorprende il visitatore, che entra dall'estremo limite della sala, e lo magnetizza, lungo il percorso non piccolo, con lo sguardo fosforescente. Esposi al Duce a qual punto si trovasse la nostra preparazione: « Siamo pronti ». Gli dissi anche che dal giorno seguente mi trasferivo ad Orbetello, per vivere coi miei compagni di volo le ultime giornate di attesa. Il congedo fu molto commovente.

— Sono con te da quindici anni. Ho vissuto una vita quasi comune con la tua, dalle battaglie per l'intervento del '14, alla guerra, alla rivoluzione, e durante i nove anni del tuo governo. Alla vigilia di partire, per un viaggio che può essere senza ritorno, posso dirti che qualunque destino mi aspetti, ho l'animo tranquillo e la coscienza serena, perchè so di aver fatto sempre il mio dovere.

Il Duce mi rispose:

— Te ne dò atto. Sono certo che tutto andrà bene e che tornerai con una grande vittoria.

Replicai:

— L'impresa è più difficile di quanto si possa pensare.

— No, no. Parti tranquillo.

Mi abbracciò con grande affetto. Le sue parole augurali avevano un tono di energia virile: dominavano senza vincerla, l'interna commozione. Per mio conto fu quello uno dei momenti di vita intensa della crociera.

. . . .

LA NOTTE DI ORBETELLO.

Il giorno 14, antivigilia della partenza, radunai gli ufficiali al gran rapporto e assunsi il Comando effettivo della Crociera, con un ordine del giorno, nel quale indicavo i motivi ideali e il carattere storico della grande impresa, che impegnava il prestigio dell'arma del cielo.

Eccone il testo:

« Agli Equipaggi della Crociera Atlantica. Assumo da oggi il Comando della Crociera Atlantica, destinata a portare le ali tricolori dall'Italia al Brasile. Il mio primo saluto va al ten. col. Umberto Maddalena che ha presieduto alla formazione e all'addestramento delle squadriglie, mantenendone salda la disciplina e altissimo lc spirito, e al maggiore Ulisse Longo che ha sostituito il ten. col. Maddalena allorchè egli conquistava all'Italia un record glorioso, e lo ha poi coadiuvato con intelligenza ed ardore.

« Un pensiero commosso rivolgo ai camerati capitano Ambrosino e serg. maggiore Stemperini, che sono caduti alla vigilia della grande impresa, lasciandoci, come ultimo voto, il comando di compierla.

« Invito gli equipaggi ad essere fieri ed orgogliosi del compito che la Patria affida loro. Esso è destinato ad entrare nel ciclo dei più memorabili fasti della storia aeronautica del mondo. Noi compiremo il nostro dovere sino in fondo e

ad ogni costo. Qualunque impresa ci riserbi il futuro, avremo la coscienza di servire un destino più grande di noi e tale, in ogni modo, da giustificare qualsiasi sacrificio, fosse pure quello supremo.

« Camerati delle squadriglie nera, bianca, rossa e verde! Gli azzurri soldati del cielo non temono la morte e sono abituati a donare generosamente la vita per andare più oltre. Davanti alla Maestà del Re d'Italia, questo fu ed è il giuramento che impegna tutto il nostro onore. Ripetiamo il giuramento al Re Vittorioso e lanciamoci, con cuore saldo e volontà temprata, su quelle stesse vie dell'Oceano che il genio e l'ardimento italiano aprirono un giorno alla conquista della civiltà.

Ci seguirà durante tutta la crociera, lo sguardo incitatore e vigile al quale l'Italia di Vittorio Veneto ha delegato il compito di far grande e potente la Patria, di colui che ha voluto la rinascita dell'Ala italiana, del Duce dell'Italia Fascista.

« Camerati: A noi!

Orbetello, 14 dicembre 1930-IX.

Il Ministro della R. Aeronautica
Generale di squadra aerea
ITALO BALBO

Gli « Atlantici » erano degni dell'appello che rivolgevo loro; mi ascoltarono con occhio fermo e fiero, che bastò ad affidarmi: essi mi avevano compreso, come io comprendevo loro: le selvagge montagne e l'azzurro mare di Maremma nella loro nuda semplicità, che sembra carica di destino, incorniciavano la scena. Chi la visse non la dimenticherà.

Ordinai per quel giorno stesso un volo collettivo in formazione. Partimmo in quattordici apparecchi verso il nord,

disposti nella nostra caratteristica geometria di volo: la squadriglia nera in testa, dietro, come un tricolore spiegato al vento, la bianca, la rossa la verde. Diressi il volo verso S. Vincenzo, un paese ridente sopra un lembo di spiaggia arenosa, a specchio del Tirreno, sopra un minuscolo promontorio verde. Lì nel cimitero, a ridosso dell'abitato, non lungi dalla stazione ferroviaria, era stato sepolto il Capitano Magdalo Ambrosino che, primo tra i camerati, aveva dato la vita per l'impresa.

Due anni prima vi era giunto, da Livorno, per l'estremo riposo, il fratello Tenente Piero, aviatore anch'egli, perito in volo sull'Alto Tirreno. Giungemmo sopra San Vincenzo a volo basso, in gruppo compatto, ala contro ala, e arrivati al Cimitero ci abbassammo ancora. Tra le due tombe, sempre coperte di fiori freschi, immobile e solo, come una statua, spiccava un uomo vestito di nero. Era papà Ambrosino, che alla Patria aveva dato tutt'e due i figli suoi e ne vegliava il riposo.

Da ogni apparecchio cadde, fra il rombo urlante dei motori, una pioggia di fiori sui cumuli eroici, estremo nostro saluto. Magdalo Ambrosino doveva sentire che i camerati non lo dimenticavano, mentre stavano per salpare verso l'Oceano.

Ci rialzammo lentamente, ritornammo verso il mare azzurro, percorso da un vento fresco che sembrava entrare nell'anima, e, sempre restando in formazione stretta, piombammo sul lago di Orbetello, ammarando in ordine perfetto.

. . . .

. . . .

La sveglia suonò all'idroscalo alle quattro del mattino. Ognuno fece del suo meglio per trovarsi rapidamente sul grande spiazzo dell'imbarcadero. Era ancor notte. Alle nostre spalle le masse grigie degli hangars mettevano un'ombra sull'ombra del cielo. Il lago era immerso nella più assoluta oscurità. Ad intermittenze regolari otto grandi riflettori gettavano sulle acque pigre un fascio di luce e allora tutto prendeva risalto. Come fantasmi sul color piombo, i profili dei colli

si svelavano tutti e sopra il lago, uno per uno venivano in luce i candidi apparecchi atlantici. Sullo spiazzo dell'imbarcadero era un grande stropiccio di passi, un andare e venire di ombre, discrete e frettolose.

L'aria è ghiaccia e umida. La falce sottile della luna, fa capolino tra una cortina di nuvole, poi scompare; poi ricompare nuovamente. A oriente l'alba comincia a filtrare con un timido annuncio argenteo, ai limiti dell'orizzonte: sull'argento essa depone un leggero velo di verde, poi una più lunga striscia di giallo; infine una grande sinfonia di color rosa incendia la catena dei monti maremmani. Non è ancor giorno, ma non è più notte; è l'ora antelucana che i poeti hanno paragonato alla speranza e alla giovinezza; è l'ora che precede la partenza.

Per ogni apparecchio è previsto un sacco di corrispondenza; sono cinquecento chili in tutto, da dividere per quattordici. Poi vi è il cesto dei viveri. Le barche trasportano il loro carico leggero verso gli apparecchi tra un lieve rumore di acqua mossa. Ritorno, insieme con Valle, con Maddalena e con Longo, nel gabinetto metereologico. Controlliamo gli ultimi dati. Il tempo stamane viene segnalato buono fino alla Sardegna, incerto con pioggia verso le Baleari, e bello sulla costa spagnuola. Insomma non è affatto proibitivo.

Si parte!

Sullo spiazzo dell'idroscalo, dietro a mio ordine, è stata innalzata una grande antenna. Ai piedi dell'antenna presta servizio un picchetto armato di avieri. Vi si schierano di fronte gli equipaggi della crociera. Siamo tutti qui, raccolti in atteggiamento militare, con un senso religioso dell'ora che passa. Una tromba squilla, il tricolore sale lentamente verso la sommità dell'antenna. Un grande silenzio grava su di noi, ma è un silenzio di musiche dello spirito. Il cuore canta l'eterna poesia della Patria, mentre ad ognuno si scolorisce il viso e un grande brivido corre per le membra. Indimenticabile emozione: la Patria è lassù, verso il cielo, e nel cielo noi la serviremo fino alla morte e oltre la morte. Un altro squillo

di tromba. Siamo già tutti padroni dei nostri nervi. Salutiamo brevemente gli amici. Rispondo al loro urlo frenetico con un alalà alla Patria, al Re, al Duce. Il nostro pensiero ormai vola con gli apparecchi verso gli orizzonti marini.

In pochi minuti gli equipaggi sono pronti al decollo. I motoristi hanno già tolto le cappe ai motori e alle eliche.

Qualcuno arrampicato sul castello dà un ultimo sguardo ai fidi amici dal cuore d'acciaio: sembra un uccello notturno appollaiato tra i cilindri a cercarvi un nido. Al sopraggiungere dei piloti la vita si fa più intensa in ogni apparecchio. Si provano i motorini di avviamento, si controllano i comandi: battute di dialogo e rumor di passi vengono su dal ventre di legno degli scafi, entro i quali, il secondo pilota e il motorista camminano a schiena curva. Ogni apparecchio ha una tabella che indica i quantitativi di miscela, di olio e di acqua che occorrono per ogni tappa. Oggi sono imbarcati 2440 chilogrammi di benzina, 150 chilogrammi di olio e 50 di acqua, un carico abbastanza forte. Tra Orbetello e Cartagena vi sono 1200 chilometri.

Bisogna anche controllare i viveri di bordo. Anzi benchè siano, queste, ore antelucane, lo stomaco mugge un poco e gli equipaggi prima di partire sorbiscono caffè caldo. Ogni apparecchio ha in dotazione provvidenziali thermos, che sono preziosi soprattutto al momento della partenza. Già dietro i monti della Maremma, che fanno corona al massiccio triangolare dell'Amiata, il sole accenna a bucare le nubi, con certi strali acuti di fiamma, che sembrano le spade degli angioli di Dio descritte nella Bibbia. Sulla riva intravediamo le ombre nere e fitte del personale dell'Idroscalo e più lontano, a sinistra, la popolazione di Orbetello, che occupa i bastioni delle mura, le piccole alture prospicienti e perfino i tetti delle case. La sinfonia di quest'alba invernale, tutta agitata dal fremito dei cuori in attesa, non potrebbe essere espressa che in musica.

Lancio il comando:

« Motori in moto ».

E per tutto il lago si risveglia il crepitio dei motorini di avviamento, presto qualche motore fa sentire il suo urlo lacerante: qualche altro risponde, finchè dai quattordici apparecchi e dai ventotto motori, non sale un'unica sinfonia, che il vento porta lontano; sinfonia di metalli ben temprati, di scoppi alterni, di eliche lanciate a fendere l'aria col loro sibilo. Gli apparecchi fanno la ruota attorno al gavitello, descrivendo un sorridente circolo di spuma. Si « mollano » gli ormeggi.

Sono le 7,45. Il mio apparecchio taglia l'acqua del lago e si impenna contro il vento: siamo in aria. Contemporaneamente salgono verso il cielo l'apparecchio di Valle, quello di Maddalena, e un apparecchio officina. La squadriglia nera ha appena finito di decollare, che la seguono le squadriglie bianca, rossa verde. In tutto, lo stormo ha impiegato sette minuti per spiccare il volo.

Punto sopra Ausidonia, passo sopra il Tombolo di Feciglia e francheggio Porto Ercole. Ecco la cima scabra dell'Argentario: oh meraviglia! essa, che è sempre coperta di nuvole, oggi è inondata da un fascio di luce solare, e risplende come un faro, sulla terra e sul cielo.

Le rughe delle roccie si svelano nude all'occhio che le fruga. Addio, vedetta d'Italia sulla gran piana di Maremma! Addio, monte amico, tante volte sorvolato a corona dalle ali tricolori!

Il mare apre davanti agli occhi nostri il suo azzurro ventaglio. Lanciamoci verso il mare aperto, o camerati, come Padre Dante ci consiglia: « Fatti non foste a vivere come bruti — ma per seguir virtude e conoscenza ».

BOLAMA.

. . . .

Gli apparecchi sono prontissimi, il rifornimento è già stato fatto fin dai primi giorni del nostro arrivo a Bolama. Non resta che trovare un po' di tempo favorevole: e spiccheremo il gran volo verso l'opposta sponda atlantica. Il verso di padre Dante che ho preso come motto della squadriglia nera, ci invita ai liberi orizzonti oceanici.

ITALO BALBO.

(Dal libro: ITALO BALBO: *Stormi a volo sull'Oceano* - Edizione Mondadori - Milano).

« E misi me per l'alto mare aperto ».

« *Generale Balbo,*

Rio de Janeiro

« Ho seguito con l'ansia che puoi immaginare ma con la certezza che tu sai, il grande volo.

« L'Ala italiana era impegnata davanti al mondo ed alla storia in un cimento non ancora osato. La squadra da te guidata è giunta quasi al completo oltre l'Atlantico. Accanto all'Ordine del Giorno, voglio che giunga a te personalmente e cameratescamente il mio entusiastico compiacimento.

« L'Ala italiana e con essa il Regime, escono ingranditi in questo scorcio dell'anno IX grazie alla preparazione, al coraggio alla tecnica di un pugno di uomini ardimentosi, figli della nuova Italia ».

MUSSOLINI.

« *Tentamusque viam et velorum pandimus alas* ».

IL MESSAGGIO DI GABRIELE D'ANNUNZIO.

A Sua Eccellenza il Generale Italo Balbo
e a tutti gli equipaggi del volo transatlantico.

NATAL.

Compagni miei : faccio un grande sforzo per disgiungere queste parole dal mio cuore gonfio di allegrezza e di malinconia e di orgoglio. Nella notte scorsa, dall'ora della Vostra dipartita io fui palpitante in ciascuno dei vostri motori senza aumentarne il peso, io seguii ed osservai la vostra disciplina eroica. Ed ebbi la più fiera certezza nel compimento della vostra impresa, o compagni, ebbi quella medesima certezza che seppi inspirare ai miei equipaggi degli apparecchi terrestri nella notte marina di Cattaro senza luna e senza stelle. Questa mia assidua assistenza e questa risoluta certezza vi saranno testimoniate dall'aviatore e animatore Benito Mussolini che conosce entrambe.

È bello per me l'affettuosamente sentire che nessuno oggi merita la chiusa gioia della vostra vittoria come io la merito a compensare tanti anni d'imperterrita fede iniziata e divulgata molto prima della nostra guerra ammirabile. Ma forse, miei vittoriosi compagni, voi comprendete anche la tristezza dell'uomo ancor valido e ancor temerario costretto a dire : "e io non c'ero !" Taglio e incurvo per voi stanotte tutti i lauri del Vittoriale che sembran lustri e salsi di luna oceanica. Il primo ramo è per Italo Balbo. Il più robusto è da trapiantare con arte italica nella terra che vi ospita e vi onora ; nella terra che sembra il più vasto campo dell'avvenire.

GABRIELE D'ANNUNZIO.

IL MESSAGGIO DI RISPOSTA DI ITALO BALBO A GABRIELE D'ANNUNZIO.

« Abbiamo sentito la presenza del Poeta Soldato durante tutto il volo oceanico compiuto da soldati d'Italia col cuore pieno dell'alata poesia della Patria lontana. Con te, con noi volavano tutti i più grandi e i più umili nostri Morti, eternamente vivi, che portarono l'ala tricolore sui mari e le terre del mondo sulle insanguinate trincee della guerra e per le vie aperte al pacifico ardimento dell'uomo.

A nome degli aviatori atlantici ti ringrazio delle tue parole che confermano l'incontro dei nostri spiriti negli spazi oceanici e ci spingono sempre più alto e più lontano ».

ITALO BALBO.

« Ulterius sit iter ».

Generale Balbo,

Rio De Janeiro

Raduna la squadra e leggi loro questo Ordine del Giorno:

« Ufficiali, Sottufficiali, Avieri della squadra Aerea Transatlantica!

« Coll'arrivo a Rio — ultima tappa della vostra crociera — la vostra grande impresa è compiuta. Voi intendete perchè io ho atteso il vostro giungere alla méta prima di mandarvi il mio elogio e il mio plauso per il volo da me voluto, da voi così superbamente eseguito.

« Finchè tutto non è finito, niente è finito. Il mio pensiero va innanzi tutto ai cinque Camerati caduti a Bolama. L'Italia Li onora come caduti in combattimento. Il loro sacrificio ha dimostrato — contro il facile scetticismo dei sedentari — che il volo transoceanico imponeva una somma di rischi mortali. I nomi del capitano Boer, del tenente Barbicinti, dei sottufficiali Nenzi, Imbastari, Fois, resteranno nella memoria del popolo italiano.

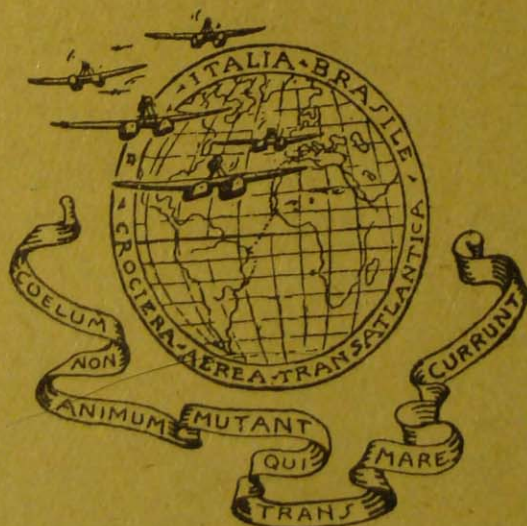
« Il volo Italia-Brasile non ha precedenti nella storia dell'Aviazione. Esso ha dimostrato che cosa è l'Aviazione Italiana nell'anno IX del Regime, come uomini e come macchine. La grandezza unica del volo è stata universalmente riconosciuta, da Re, da Principi, da Capi di Governo, da moltitudini. La vibrazione di entusiasmo per la vostra prova è andata dall'uno all'altro orizzonte. Per la prima volta l'immensa distesa dell'Oceano è stata superata da una Squadra Aerea. Questo è l'evento che rimane consacrato nella storia, questo è l'evento al quale resteranno indissolubilmente legati i vostri nomi!

« Il Brasile, grande e ospitale, ha accolto le ali tricolori con manifestazioni che l'Italia non dimenticherà mai. I cuori di due popoli hanno battuto, ancora una volta, insieme; e non sarà l'ultima.

« Nell'attesa di quella che sarà la ancora più grande prova aerea dell'anno X° della Rivoluzione, l'Italia Fascista è fiera ed ammirata di voi, transvolatori dell'Atlantico.

« Voi avete posto l'ala italiana all'ordine del giorno del mondo, Voi avete benemeritato della Patria. Viva il Re! ».

MUSSOLINI.

Roma, 15 Gennaio dell'anno IX°.

« Coelum non animun mutant qui trans mare currunt ».

Portata in un balzo
Sopra ali veloci
Oltre ogni tentata distanza
Da Carlo Del Prete e Arturo Ferrarin
Italia qui giunse
Il V *Luglio* MCMXXVIII
L'Oceano
Non più divide ma unisce
Le Genti Latine
d'Italia e Brasile.

Italo Balbo
Qui giunto
Con la Crociera Aérea Transatlantica
Sulla via prima tracciata
Da Carlo Del Prete e Arturo Ferrarin
A loro perenne ricordo
Questa colonna Capitolina
Donata da Benito Mussolini
Alla città di Natal
Consacrava
Il VI *Gennaio* MCMXXXI
RIO DE JANEIRO

OMAGGIO DELLA NUOVA POESIA ALLA SQUADRA AEREA DI BALBO.

Marinetti, Accademico d'Italia, ha pronunziato al Teatro Argentina un discorso per esaltare la gesta transatlantica del generale Balbo sul tema « Balbo e l'Aeronautica ».

Il teatro era affollatissimo. Erano presenti l'on. Riccardi, Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, l'on. Lando Ferretti, Capo dell'Ufficio Stampa del Capo del Governo, i generali Ferrari e Capuzzo dell'Aeronautica, i rappresentanti dell'Esercito, della Marina e del Comando generale della Milizia Volontaria, senatori, deputati, il colonnello Liotta.

Diamo qui il testo della conferenza:

Porto oggi l'omaggio della Nuova Poesia ai suoi ispiratori: gli aviatori italiani moltiplicati dalle macchine aeree italiane.

L'Italia è una creatrice feconda e instancabile. I Romani che dominarono il mondo colla spada corta, le marcie veloci e lo stile tacitiano, furono oscurati dagli italiani della grande guerra vittoriosa, stoici incassatori di bombardamenti eterni e assalitori di quote mitraglianti. In quel cielo intersecato e traforato, Baracca disegneva già col suo volo il profilo degli italiani futuri. Ora già numerosi, presto innumerevoli. Questi sublimi 56, voluti da Mussolini, guidati da Balbo, organizzati da Valle e Maddalena si sono fusi con 12 apparecchi Fiat-Marchetti e Motore Zerbi per compiere la prima trasvo-

lata oceanica in squadra, massimo record aviatorio militare di oggi. Facciamo echeggiare questi potenti nomi italiani: Boer, Barbicinti, Nensi, Imbastari e Fois che tanto si accesero nello slancio da trasformarsi in stelle e creare così, per fantasia, una nuova « Croce del Sud! ».

Ed ecco i nomi dei vivi eroi pronti anche a morire per abbellire l'Italia: Balbo, Cagna, Venturini, Capannini, Valle, Bisco, Tarascon, Gadda, Maddalena, Cecconi, Dalmonte, Bernazzani, Agnesi, Bonini, Campanelli, Pifferi, Draghelli, Leonello, Bianchi, Giorgelli, Marini, Miglia, Beraldi, Giuliani, Baistrocchi, Gallo, Girotto, Francioli, Recagno, Abbriata, Mancini, Longo, Napoli, Gasparri, Virgilio, Cannistracci, Vercelloni, Maugeri, Simonetti, Calò, Carducci, Moretti, Romin, Mascioli.

Ma per glorificarli degnamente aboliamo in poesia, in prosa e negli avvisi murali le antiche parole e le immagini sciupate di gesta epopea cavalli alati aquile e altri volatili indigeribili mangiati dal vento della storia!

Occorre pulirsi di ogni rettorica. Olio di sintesi, splendore di ingranaggi verbali pulitissimi, per precisare le splendide virtù fasciste degli aviatori italiani.

Lo squadrismo di Balbo.

Prima fra tutte lo squadrismo diciannovista, giocondo maneggiatore di bastone e bombe e rapido nello sgombrare le piazze d'Italia d'ogni immondizia anti-italiana.

Noi che conoscemmo il carcere con Mussolini nelle lotte interventiste e nelle lotte per la creazione dei Fasci, possiamo dirvi come battesse polifonicamente una notte il cuore squadrista di Italo Balbo in un carcere di Ferrara. Tanto, tanto, tanto battè da mutare la cella in una campana a martello, e si svegliarono tutte le campane della città e i loro battacchi assetati di musica totale imposero fanaticamente la liberazione degli squadristi imprigionati. Le più temerarie

spedizioni diciannoviste, benchè improvvisate, avevano una loro speciale organizzazione, l'organizzazione degli inorganizzabili.

Squadristicamente, Balbo divenuto Ministro dell'Aria, si improvvisò aviatore. Squadristicamente i dodici apparecchi atlantici aggredirono le forze livellatrici e comuni dei venti, l'insurrezione di onde anarchiche, gli aghi ironici dei piovaschi parlamentari e sfondarono il cerchio oceanico di nebbie color socialdemocrazia.

Seconda virtù tipica dell'Aviazione Italiana è l'eroismo consuetudinario. Ogni istante del giorno e della notte li trova tutti pronti a morire per far più bella la Patria. Eroismo italiano superiore a tutti gli eroismi e specialmente a quello leggendario dei Giapponesi, poichè mentre questi lo sostengono con uno sprezzo assoluto della vita, gli aviatori italiani lo drammatizzano con un simultaneo amore-odio della vita, patetico e sorridente, doloroso e inebriato insieme. Sulle dorate sagome del paese nativo, su quei pini che ombreggiano due punti rosei: guance di bambini, snella forma di una donna amata, bocca primaverile o rughe di madre, si avviticchiano i tentacoli allungati dai cuori aviatorii, mentre conquistano le quote cronometrate della celebrità. Così appassionatamente si allungano le belle piovre imbrillantate dal sole nel mare di liquida turchese estiva. Tanto più salgono gli aviatori italiani nel pericolo radioso, tanto più adorano ciò che sanno di perdere.

Mistici della velocità.

Sono anche i mistici della Velocità, questa nuova Religione-Morale! Ogni ritardo è un peccato mortale. Tutto ciò che corre è santo. Riplasmano la penisola imponendo dovunque la linea retta virile, distruggendo le curve cascanti dei golfi e delle strade sognatrici.

Sono gli uomini del record. Superare il già fatto. Rag-

giungere un nuovo inaspettato. Essere sempre il primo. Preferire la morte al secondo posto. Ingigantimento dell'Io che non conosce altre pareti che le pareti degli orizzonti. Dopo aver vinto spazio e tempo disputano sui minuti e sui secondi colla Morte stessa, cronometro alla mano.

Si parte. Addio! Bella rada verde tutta sonora di saluti fraterni nei megafoni!

Decollare correndo in una trincea di schiume festose. Sette minuti dopo è già formato in cielo il grande cuneo delle cicogne affascinate.

Ma questi apparecchi tanto umani rassomigliano piuttosto a dodici giganti bianchi nudi, le braccia aperte, in tuffo simultaneo dal trampolino zenitale. Il rombo dei 200 km. all'ora non rivela diminuzione di giri. Trecento metri ci separano dal pallore verdastro dell'Atlantico.

Nell'odore ubriacante della benzina sento ciò che sembriamo e siamo in realtà: accesi dal sole e in formazione perfetta, dodici idrovolanti o fiamme di un unico immobile lampadario sospeso all'invisibile Stella Polare.

Gli aviatori italiani sono simultaneisti. Superano in ciò i meravigliosi arditi della grande guerra. Questi imploravano le quote più ardue da conquistare purchè fossero esentati dalle marce e dallo zaino. In autocarro avvicinarsi alla linea! Gli aviatori della trasvolata oceanica, benchè lanciati dal cuore in alto, vollero portare su il massimo carico di benzina. Simultaneamente salire e sostenere un enorme zaino! Anche l'autocarro si portano in cielo, autocarro da snellire volando.

Uomini meccanizzati.

Diventano sempre più ciò che gli uomini diventeranno tutti, padri di macchine fusi colle macchine loro figlie e centuplicati da esse. I loro polmoni continuano nei tubi di scappamento. I nervi elettrici del cervello avviluppano il magnete. Cuore e carburatore hanno la stessa pompa e i manome-

tri vibrano nel petto di carne dell'apparecchio totale. Quelle bombe fumogene sono le loro grasse buone sigarette che lanciate giù sul voluminoso andare dell'Oceano rimpicciolito, vi marcano la deriva, nello smisurato laboratorio atlantico ormai di loro proprietà.

Per riempire un radiatore bucato le parti umane dell'unico apparecchio diedero saliva e orina, avrebbero dato sangue e altri liquidi essenziali a disposizione. Il generale Valle, ritardato da un peso eccessivo, si fece brutalmente un salasso di benzina per chiarire le idee del proprio apparecchio vitale. Così vanno trasformando il loro corpo per adattarlo alle forze atmosferiche. Arrotare gli sguardi, e rendere tagliente lo sterno come il petto di un uccello.

Nello spessore della zona anteriore della parte centrale dell'ala i due piloti chiusi nella cabina di comando hanno sulla testa e ai lati gli sportelli scorrevoli della cupola trasparente: ansietà di decollare con un carico complessivo indispensabile! Alla punta dello scafo di sinistra la cabina radiotelegrafica tace. Ne sbirciano lo sportello chiuso i due piloti seduti.

Il rombo del motore militarizza l'Oceano, rombo intimo universale. L'elica propulsiva e l'elica trattiva girano fuori ma in realtà dentro nei due cuori gemelli dei piloti. Come due neonati fra le mammelle della madre, i loro piedi sono incastrati nella tavola di comando verticale, simile alla coscienza nella sua chiara devozione onesta e attenta. I quattro occhi guardano davanti la bussola intelligente e casta che resiste alle seduzioni diaboliche dei perturbanti metalli di bordo. I due sguardi del pilota di destra formano colle lancette della bussola una stella fortunosa che trema. Egli del consanguineo vede soltanto le dita che si geometrizzano in sestante e in regolo ritmati dal contagiri danzante agli scoppi rombi dell'elica. L'intero apparecchio di carne-metallo domanda a se stesso:

— Come va?

— Benone! Ma attenti!

Nei due serbatoi, dei galleggianti tremila chilogrammi di benzina fingono due oceani ondosi, giocattoli per bambini.

Macchina di carne-acciaio.

I due piloti sono fasciati dalla urlante volontà dei due motori 560 HP. disposti in tandem sull'alto castello di sfida. Tra l'elica trattiva bipala, diametro m. 3,60 e l'elica propulsiva a 4 pale, diametro m. 3,15, i 12 cilindri umani, disposti su due file a V di 60°, raffreddati ad acqua, hanno un riduttore di giri ad ingranaggi ed un ammortizzatore materni.

Il braccio destro dell'uno e il braccio sinistro dell'altro si prolungano nei lungheroni di legno di 24 metri del piano alare, nei diaframmi trasversali in compensato che lo collegano e nei suoi cassoni stagni per il galleggiamento in caso di naufragio. Gioiscono i muscoli delle braccia nel sentire i loro prolungamenti facilmente smontabili e a pezzi indipendenti. La leva alla destra del primo pilota fa ruotare, mediante cavi e catene, all'estremità superiore delle travi di coda il tenditore che, allungandosi e accorciandosi, innalza ed abbassa il bordo d'attacco del piano fisso di coda.

Fra i due motori i serbatoi d'olio come due ghiandole interstiziali! I due radiatori distinti come due nari! Ecco il motorista entra nel tunnel del galleggiante di destra illuminato e ventilato da ublò. Affettuosa solidità di dogarelle di cedro, guance di frassino, pioppo, noce. E questo traliccio coperto di compensato e fasciato di tela! Buon mastice antiputrido e impermeabile!

Nelle mani del pilota la ruota è formata di noce stabilità e governo. Le forti travi di coda sono formate di lungheroni in Silver spruce e passione per gli orizzonti. Il costruttore non avrà certo dimenticato di controllare il piano fisso orizzontale di pioppo che porta il timone di profondità fatto di tubi di acciaio con lamiera di acciaio imbottita. Ai due pia-

ni di deriva verticale fanno seguito fedelmente due timoni di direzione in lamiera di acciaio saldati all'autogeno.

Un'elica autoregolatrice e una batteria di accumulatori illuminano l'apparecchio che ha per orecchio un ricevitore Radio a 4 valvole tutto attento ad una gamma d'onde da 15 a 2.400 metri. Un trasmettitore radiotelegrafico e telefonico gli serve da bocca per lanciare una gamma d'onde fino a 500 km. telegrafici e 200 km. telefonici.

Questi sono gli aviatori italiani, elementi e insieme artisti creatori delle nuove arti aeropittura e aero-poesia ideate da noi poeti e pittori futuristi venti anni fa. Prodigiose prospettive aeree organizzate dal genio della velocità! Dominano le linee rette furenti fra l'elastica capigliatura delle geometrie piegate intrecciate e anguillanti. Forza artistica la loro quando disegnano nel cielo un volo a cravatta per strozzare un caccia nemico, o quando danzano come sugheri sul zampillo sbocciato da granate delle batterie antiaeree. L'arte loro consiste nel fare il punto, misurare, calcolare l'azimut. Fraternizzano coi Tramonti e colle Aurore. Sono ritmati dal passaggio degli astri per il Meridiano. Scrivono col regolo gli elementi della retta d'altezza sul libro del cielo.

Artisti dell'aria.

Sono i perfezionatori di paesaggi. La grande Baia di Rio de Janeiro colla potente corpulenza dei suoi promontori e de le sue isole è spesso coperta da un cielo grigio insignificante. Fulmineamente la squadra aerea di Balbo la completa con un tonante soffitto d'acciaio e genio italiano eroico. Oramai la Baia di Rio de Janeiro, meraviglia del mondo, è perfetta!

I loro precursori in poesia transoceanica: Cabrol, Cutitnho, Franco, De Pinedo, Del Prete, Larre Borges, De Barros, Cunha, Braja, Sermento e Beires, Saint Romain, Ferrarin, Iglesias, Challe, Mermoz sono superati.

Dinamizzata dal genio di Mussolini, l'aviazione civile italiana colle linee Torino-Trieste, Roma-Napoli, Palermo;

Vienna, Venezia, Roma; Brindisi, Atene, Costantinopoli; Venezia, Trieste, Zara; è pronta a militarizzarsi per raddoppiare i mille apparecchi di guerra.

Gloria a Ferrarin e Del Prete! Gloria a De Bernardi! Gloria al meraviglioso ardito del cielo Keller! Gloria al caro geniale poeta e pittore aviatore Azari che creò con me il Primo Dizionario Aereo!

Il passatismo provinciale appartiene alla preistoria. Le nostre grandi città sono gabbie di canarini!

Gloria alle macchine pensanti e agli uomini meccanizzati di acciaio e benzina che inspirate da Benito Mussolini e guidate da Italo Balbo hanno intensificato la luce adamantina di quella purissima e altissima stella che si chiama Italia!

F. T. MARINETTI.

EROI.

« *Ciao, Luigi. Ci rivedremo al ritorno. Metti tutto a posto e chiudi bene la camera* ».

Queste, le parole pronunciate da Umberto Maddalena nell'attimo in cui stava per lasciare il pontile di Orbetello prima della partenza per la epica impresa attraverso l'Atlantico e rivolte al suo attendente che era lì commosso e silenzioso accanto al suo comandante.

E scriveva nel suo libro, pubblicato qualche mese fa:

« *Io credo di dovere il fatto di essermela sempre cavata discretamente ad un certo numero di* fattori: *allenamento lungo e vario; molta passione aviatoria e italiana; inveterata abitudine a non dubitare mai del successo; fiuto acquistato da marinaio, e ottimo a* sentire *il tempo e capire il mare; convinzione, maturata attraverso le svariate esperienze consentitemi che, prima di morire, ce ne vuole; e che, se proprio capita, è un vero peccato, perchè non si riesce più a combinare niente; ma pazienza. Verrà certo un altro a seguire l'esempio a continuare l'opera.*

Quale? Mah: quella, varia, che richiede sacrificio; con la quale ognuno cerca di dare, alla Patria e ai fratelli, quello che può, nello sforzo buono, in virtù del quale la vita degli uomini e dei popoli acquista un significato ed un valore; e che non è mai finita ».

Questa è sublime poesia. Ché non è in versi, non ha un metro o una rima. E' poesia di vita cantata da un poeta del volo che ha vissuto per il volo e nel volo, le ore più belle e più intense della sua vita. E' dedizione di vita per un'idea che ha ghermito sacrifici di pionieri e di eroi. Per un'idea, che si è fatta largo nel mondo; che ha ghermito anche Maddalena, Cecconi, Da Monte.

L'aviazione italiana che ha conquistato in questi ultimi quattro anni dei primati, che ha precorso, con imprese dure e difficili, il cammino del progresso tecnico e scientifico e di impiego mondiale, ha cosparso questo itinerario ideale, di sacrifici indimenticabili che la ingigantiscono nella luce della sua gloria.

L'aviazione italiana ha perduto ieri, in un volo, tre uomini di primo piano: tre uomini che all'Italia Fascista hanno portato la gloria e le vittorie più belle e più pure. Tre uomini che potevano ancora preparare nuove prove per conquistare nuove vittorie. La morte li ha ghermiti non sulla rotta ideale nel cielo dei continenti o degli oceani in una impresa dura e difficile, ma in un volo senza nome da soldati dell'aria. Maddalena, Cecconi, Da Monte sono caduti da soldati nell'adempimento del loro dovere, sul mare e nel cielo che conoscevano in tutte le loro particolarità: nel cielo e sul mare d'Italia.

La risonanza della sciagura è stata e sarà grandissima perchè il nome di Maddalena era conosciuto in tutto il mondo, dove ci invidiavano questa splendida tempra di uomo, di soldato, di aviatore.

Accanto ai nomi dei suoi Eroi di guerra, accanto ai nomi di Del Prete e Guidoni, l'aviazione italiana mette oggi quello di Umberto Maddalena e dei suoi compagni di volo.

In questa sosta dolorosa l'Ala italiana si raccoglie, con tutto il popolo italiano, accanto ai suoi Caduti, ma si leverà domani nella luce di questo sacrificio ultimo, portando anche più in alto i colori della sua bandiera, gli eroismi dei suoi avieri.

NINO CARLASSARE.

SENZA RITORNO.

Noi eravamo impari a tanta esplosione di entusiasmo, un po' per la stanchezza, un po' perchè in simili casi non è possibile ai singoli vibrare come le moltitudini accese da un gran palpito collettivo, specie se i singoli sono, come noi due, uomini di poche parole e di pochi complimenti: e osservammo noi stessi a Rio, giunti alle nostre stanze, che grande doveva essere la delusione provata al nostro cospetto da tante brave e cortesi persone che si erano disturbate per onorarci.

Il Del Prete poi, che aveva già un gran passato di aviatore, pareva facesse di tutto per sottrarsi agli onori e alla vista: non gli si confaceva, nato come era per cose grandi e belle, la parte di eroe rappresentativo: e quasi si compiaceva, ridendone, se qualche giornale scriveva esser Del Prete lo stesso... motorista che aveva accompagnato l'anno precedente De Pinedo sul « Santa Maria », tanto egli era schivo dal mettersi comunque in evidenza.

Era stato deciso che noi compissimo un giro per le città del Brasile più importanti nei riguardi della nostra colonia: fino da Natal, facemmo sapere a S. E. Attolico che era ormai impossibile compiere questo giro di propaganda con l' S. 64.

Il comm. Peretti, presidente della S. I. A. I., ci aveva raccontato a Roma, nei giorni della partenza, di aver mandato un idrovolante S. 62 a Buenos Ayres al pilota Oliviero; e che

questi, dopo averlo trattenuto parecchi mesi in attesa di raccogliere sottoscrizioni, lo aveva rimandato intatto in Italia, avendolo trovato troppo caro.

Eravamo convinti che tale apparecchio fosse, nel frattempo, arrivato già in Italia: e, quasi per scommessa, telegrafammo a S. E. Attolico, pregandolo di informarsi se quell'apparecchio fosse o no transitato da Rio, diretto a Genova: soggiungendo che quell'idrovolante, costruito dallo stesso Marchetti che aveva creato il nostro *S.* 64, poteva servirci assai a proposito per fare il giro del Brasile.

S. E. Attolico ci rispose a Natal di aver miracolosamente rintracciati i cassoni diretti in Italia e contenenti l'idrovolante *S.* 62 sovra una nave che già era uscita dal porto di Bahia: quindi, a Rio, S. E. ci raccontò che aveva già fatto montare l'apparecchio dai montatori dell'idroscalo della marina brasiliana nell'isola Governador: che tutto era pronto: che il console Censi si era offerto di provarlo in volo, ma che si era voluto serbare a noi l'onore di montarlo per primi.

Attratti dal desiderio di riprendere il viaggio sopra un apparecchio italiano e costruito da una fabbrica a noi particolarmente cara, esauriamo in due giorni le visite ufficiali, e chiudiamo il ciclo delle onoranze con un ricevimento offertoci all'Aereo Club brasiliano, che volle consegnarci i diplomi di soci onorari.

Il programma del terzo giorno del nostro arrivo era costituito da una colazione all'isola Governador, centro d'aviazione della marina brasiliana: ivi era anche ricoverato il nostro idrovolante *S.* 64 e decidemmo di profittare dell'occasione per provarlo.

Indimenticabile la colazione all'isola: eravamo freschi, riposati e, finalmente, fra buoni ed allegri camerati d'aviazione, fra i quali anche il buon amico Tromposky conosciuto a Torino con Petit; vi era coi brasiliani anche un ufficiale della marina nord-americana.

Dopo colazione, andammo a vedere l'idrovolante, che era bellissimo, rifinito a perfezione, munito di buone instal-

lazioni: creato appositamente per un periplo nel sud America, non poteva essere più idoneo allo scopo.

Gli ufficiali ebbero sincere parole di elogio per la nostra industria, si augurarono che il loro governo acquistasse apparecchi di tal fatta e fummo d'accordo che tutti vi sarebbero saliti per sperimentare la bontà anche in volo.

Quindi iniziammo una scrupolosa revisione dell'apparecchio, nelle sue parti vitali e delicate.

Ben due ore durò questo minuzioso esame. Fu vera fatalità che l'addetto navale se ne fosse andato dopo la colazione e che il console Censi, per un malinteso d'orario, non abbia partecipato alla gita: entrambi, se presenti, avrebbero potuto testimoniare desumendolo dal modo nel quale si è svolto il fatto, che l'evento non era certamente dovuto a errore di manovra, ma a qualche improvvisa rottura dell'apparecchio.

Finita la minuziosa ispezione dell'apparecchio, lo facemmo caricare di cento litri di benzina e andammo quindi a visitare l'attiguo campo di aviazione, perchè da lì, quando fosse arrivato da Natal, avremmo dovuto fare un bel volo su Rio col nostro S. 64, giusta la unanime richiesta dei nostri ammiratori della capitale, che ardevano dal desiderio di vedere in funzione l'apparecchio della trasvolata.

Al nostro ritorno dal campo, l'apparecchio ci attendeva già nell'acqua, in fondo allo scivolo: decidemmo di provarlo subito, essendo già d'accordo con S. E. Attolico di partire fra due giorni per il giro del Brasile. Salì con noi anche un motorista brasiliano, che prese posto a tergo, sul seggiolino centrale.

Lasciai il comando a Del Prete e presi posto a destra, desiderando fare il passeggero, anche per gustarmi con calma la baia stupenda che non mi saziavo di ammirare, e che era ancor più bella di quanto avessi mai potuto immaginare, e che immaginavo più bella ancora contemplata dall'alto.

Dopo una severa prova del motore, prendemmo il largo nella baia, flottando da prima, e obbligando l'apparecchio

sul *redan* per oltre due km. a motore ridotto. In tali condizioni, Del Prete provò tutti i timoni, e, quando si persuase che tutto era in regola, decise, in pieno accordo con me, di dare un po' di motore e di decollare. L'apparecchio, essendo quasi scarico, lasciò immediatamente l'acqua: a breve altezza Del Prete volle provare i comandi, che funzionavano egregiamente: quindi diede motore per salire.

Durante questa manovra (e fu questione di attimi) l'apparecchio si inclinò leggermente sull'ala destra: a ciò non diedi importanza, credendo che Carlo volesse iniziare un *virage;* ma l'inclinazione si accentuava: ebbi, istintivamente la persuasione, osservando Del Prete e il suo sforzo al volante per correggerla, che non si trattasse di manovra voluta ma di evento anormale : presi in mano il volante (doppio era il comando) e cercai invano con tutte le mie forze di correggere lo sbandamento, chè l'apparecchio, ormai, si era anche paurosamente impennato e già stava sul dorso: allora ridussi istintivamente il motore per attenuare la catastrofe e per evitare che l'apparecchio si infilasse di punta nell'acqua, dopo descritto il *looping* per suo conto.

Tolsi anche il contatto: non mi rimaneva che costringere l'apparecchio alla caduta, obbligandolo nella sua inclinazione sul lato destro, e ciò con la speranza che l'ala, toccando prima l'acqua, avesse attutito il colpo: ma la manovra mi riuscì difficile perchè l'apparecchio aveva perduta tutta la sua velocità e non sentiva più l'efficacia dei timoni.

Fu questione di pochi secondi, appena bastevoli a farci comprendere la gravità della nostra condizione: l'apparecchio precipitò da 40 metri di altezza, andando a sbattere violentemente sulle acque, prima con l'ala destra, come avevo previsto e voluto, poi con lo scafo: ne seguì uno schianto terribile e fragoroso: l'apparecchio si sommerse completamente: fu fortuna che in quel punto l'acqua fosse profonda, perchè pochi metri a destra vi era una secca, ove saremmo andati tutti e tre a fracassarci.

Intontito e inesperto nel nuoto, volle Iddio che non

perdessi i sensi: tutto insaccato in una stretta giacca di cuoio prestatami da un ufficiale brasiliano, mi slacciai la cinghia e, dopo essermi liberato da un raggio del volante che mi era penetrato dalla gola nel palato, e fattomi largo nel groviglio di rottami, mezzo soffocato dall'acqua, riesco ad emergere con la sola testa, aggrappandomi con una mano allo scafo ritornato a galla.

Vidi che Carlo e il motorista erano salvi e già seduti sullo scafo rovesciato.

Implorai aiuto, perchè una caviglia era impigliata in un cavo di acciaio, dal quale non riuscivo a liberarmi; dovevo compiere uno sforzo enorme per non affogare, essendo attaccati al cavo dei pesanti rottami d'ala.

In quel momento passava a breve distanza un rimorchiatore che, intuito il caso, si liberò, tagliando la corda, della imbarcazione rimorchiata, per correre più sollecitamente in mio aiuto: ma la prua mi investì e quasi mi schiacciò contro lo scafo, producendomi anche la rottura di due costole e la perdita delle forze.

Un marinaio mi gettò da prua una corda: mi vi aggrappai: ma la corda mi sfuggì subito di mano e ripiombai sott'acqua.

Tornato spontaneamente a galla quasi privo di sensi, mi sentii finalmente sollevare per le ascelle; era un motorista del campo arrivato già con la lancia di soccorso e col medico, ma non aveva forza di sollevarmi perchè ero trattenuto dalla corda.

Gridai « corda »: quei brasiliani credettero invocassi un taglio: un marinaio, il coraggioso Armando Silva, fece l'atto, come mi raccontarono poscia, di avventarsi con un coltello, credendo occorresse tagliarmi la gamba per liberarmi: ma, lanciatosi generosamente sott'acqua, capì invece che bastava liberarmi dalla corda, e mi salvò da sicuro annegamento, trasportandomi sulla lancia di salvataggio, ove già erano ricoverati Carlo e il motorista.

Tutto pesto e pieno di dolori, cominciai a osservare se

avevo altre lesioni oltre quelle del mento e delle costole: il raggio del volante mi sortiva dalla bocca e per caso non mi aveva lesa la carotide: sentivo un gran dolore alla spalla: la rottura delle due costole non mi dava respiro: l'osso di una tibia era scoperto.

Il motorista era incolume, ma rideva da pazzo, colpito da trauma psichico, e stette più giorni in quella penosa condizione. Carlo, quando gli chiesi aiuto, mi aveva già detto di aver le gambe fracassate.

All'infermeria dell'idroscalo avemmo le prime medicazioni: mi diedero cinque punti al mento: mi fasciarono ed ebbero ogni cura nel nascondermi la verace condizione di Carlo, che era poco discosto da me: ma la posizione dei nostri corpi e i dolori acuti ci impedivano di vederci e di parlarci.

Il dottor Paisca, benchè brasiliano, era iscritto al Fascio, e me ne mostrava il distintivo incuorandomi: « questi » egli diceva « sono incerti del mestiere ». Gli ufficiali che ci erano stati compagni di colazione ci prodigavano cure affettuose.

Terminate le prime medicazioni (ed era quasi già notte) fummo trasportati a Rio con la stessa lancia della infermeria dell'idroscalo. Nel tragitto, mi lasciai andare a qualche improperio: ma Carlo, sereno come un angelo, mi esortava a trattenere le escandescenze, di star tranquillo, di non prendermela con alcuno, e di perdonare agli eventuali responsabili dell'evento.

All'approdo trovammo l'ambasciatore Attolico e il console Censi, inconsolabili per non esserci stati vicini nell'ora tragica: giornalisti intanto facevano fotografie al lume del magnesio.

Caricati sovra una lettiga-ambulanza, fummo trasportati nella casa di cura del dott. Augusto Brandao Filho, che sorge alla parte opposta della città: percorso lungo e doloroso. Il camion durò fatica a entrare nell'androne della casa di cura, perchè molto popolo si era già addensato all'intorno,

allarmato dalle prime notizie apparse sui numeri unici dei giornali.

Fummo ricoverati in due stanze, lontane l'una dall'altra.

Non potei chiuder occhio, oppresso dai dolori miei e preoccupato dalla sorte dell'amico. Da un telefono vicino alla mia camera, finsero pietosamente di telefonare all'Ambasciata buone notizie di Carlo, per tenermi illuso e tranquillo: invece, fu quella, forse, la notte peggiore passata dal povero amico, perchè dovettero sorreggerlo a forza di ossigeno.

L'ambasciatore, come seppi poscia, gli dormiva accanto.

Il console Censi dormì invece presso di me, anche per sorvegliare che non si verificassero contatti, sia pure indiretti, fra me e Del Prete.

Una folla commossa di Italiani e di Brasiliani si avvicendava alla porta della casa di cura per leggere i bollettini medici. Molti Italiani, fra i quali il signor Crespi e la sua signora, offersero la loro opera di infermieri.

Fui sottoposto a radioscopia: i medici mi riscontrarono la rottura di due costole e la lussazione della spalla destra, che medicarono con opportune fasciature, dopo aver rinnovato i punti al mento.

Alla fine del secondo giorno, sentendomi in grado di camminare, feci uno sforzo, profittando della assenza di Censi e degli infermieri, per recarmi a veder Carlo: ma S. E. Attolico che era nel corridoio mi comandò di rimettermi a letto. Compresi trattarsi di cosa grave.

Invano supplicai Censi di dirmi tutta la verità: e il terzo giorno riuscii a penetrare nella camera di Carlo.

Sorrise e, vedendomi fasciata la testa, uscì a dire:

« Meno male che non ti sei rotto il naso anche questa volta, ciò ti sarebbe dispiaciuto: tu ci tieni a certe cose. Io, invece, ho la testa sana, ma ho la gamba destra fracassata: non mi spavento: di queste vicende sono pratico: altra volta ebbi fracassata la gamba sinistra, che si accorciò di cinque centimetri; altrettanto, con la pazienza, avverrà alla destra, e avrò così le gambe pari pari ».

Gli chiesi cosa pensasse circa la causa dell'incidente: mi disse, presenti l'ambasciatore e il console, aver opinione che lo spostamento progressivo dell'ala sinistra costringesse l'apparecchio a inclinarsi sul lato destro e a impennarsi verso il cielo. Soggiungeva trattarsi di una deformazione dell'ala sinistra, dovuta o al cedimento di un bullone o anche alla deformazione del longarone di legno dell'ala, cosa probabile, se si pensa che l'apparecchio era stato sette mesi nelle casse, in climi torridi, umidi di notte, in magazzini prossimi al mare e non immuni dai danni della salsedine.

« Se ti ricordi bene — egli proseguiva — appena decollato, ho messo l'apparecchio in linea di volo riducendo il motore: a un metro dall'acqua, le ali erano ancora tenute a dovere dal cuscinetto d'aria che si forma sotto di esse a breve altezza dell'acqua; ma, appena abbiamo cabrato l'apparecchio per salire, ebbi l'impressione che l'ala sinistra si fosse mossa, perchè l'apparecchio si è progressivamente inclinato sul lato destro, cabrando verso il cielo. Ben facesti a togliere il motore, senza di che l'apparecchio avrebbe fatto un *looping* per conto suo e ci avremmo rimesso tutti e tre la pelle ».

Mi narrò che la prima notte credeva fosse la sua ultima: ma che ora aveva fede nella guarigione. Raccomandò di ricercare se vi fossero lettere di sua sorella Maria e di ricuperare certi suoi oggetti personali, e mi osservava a modo di conclusione che il Brasile, così largo di cortesie nelle sue autorità e nei suoi abitanti, non era a noi stato tuttavia propizio. Mi ricordò che già a Natal egli si domandava che cosa altro ancora ci sarebbe accaduto nel corso del viaggio.

Il colloquio durò quasi due ore. Carlo parlò del suo apparecchio speciale che aveva disegnato per tentare nuovi voli nell'America del Sud; sperava nell'aiuto della Fiat; aveva pronta una conferenza per San Paolo, ove era certo di trovare i fondi occorrenti alla nuova impresa.

Ci siamo abbracciati teneramente e tornai nella mia camera consolato.

Il quarto giorno tutto andava bene: le condizioni della

gamba pareva migliorassero e la febbre diminuiva, in virtù di un drenaggio praticato sotto la coscia per fare uscire il pus.

La speranza rifioriva a tal guisa che in quel dì sollecitai l'arrivo dell'S 64 da Natal, per volare sovra la città durante la convalescenza dell'amico e spingermi fino a San Paolo a preparar l'ambiente alla conferenza di Carlo, sicuro di fargli cosa gradita. Il morale era elevato: il malato non aveva sofferenze: ma il chirurgo era poco soddisfatto dell'andamento del male, perchè il cuore era debilitato anche dalle fatiche sofferte a Natal. Cominciarono le preoccupazioni. L'infelice amico nominava spesso i genitori, la sorella Maria e invocava l'assistenza di monsignor Lari, vescovo e legato Pontificio.

Al dilagare di queste voci, spuntò il fervore pietoso che accompagna le malattie delle creature sovrane: il Presidente della Repubblica e i ministri venivano personalmente e di continuo a chieder notizie: anche da paesi lontani accorrevano i connazionali a informarsi: i primi chirurghi di Rio e di San Paolo andavano a gara nell'offrire gratuita assistenza: la gente pia mandava immagini religiose ed elevava preghiere nelle chiese.

Il chirurgo Brandao, che non era ottimista, si era proposto fin da principio il problema del taglio della gamba; ma non potè nè effettuarlo nè pensarci a lungo perchè le condizioni generali dell'ammalato non consentivano un atto operatorio.

Dopo il miglioramento dei primi giorni, il chirurgo volle provocare un solenne consulto, al quale partecipò anche il torinese dott. Buscaglia, per decidere se conveniva tagliare la gamba finchè durava nel malato la rinascita delle forze.

Fu celebrata una messa solenne, presenti autorità e popolo, alla quale volli assistere, in onta al divieto del medico. Carlo mi volle vedere prima del consueto, e mi esortò di influire perchè la gamba gli fosse tagliata senza indugio.

Partì indifferente sulla barella, raccomandandomi solo di fargli trovare dell'acqua gelata al ritorno. Poco dopo, l'arto era già reciso. Mi volle rivedere, appena gli fu concesso di ricevermi, e, mentre gli occhi mi si gonfiavano per il pianto,

vedendo un solo piede sporgere dall'estremità del lettuccio, egli mi incuorava dicendo: « Perchè ti dai tanto pensiero? se a te avessero tagliato un piede, la tua carriera sarebbe stata spezzata per sempre: ma, anche senza un piede, io potrò lo stesso lavorare accanto a te, se sei contento di avermi tuo collaboratore ».

Lo assicuravo che saremmo rimasti eternamente uniti. Era tranquillo e tollerante. Ma il chirurgo dichiarava che ogni speranza doveva ritenersi ormai perduta perchè la febbre non diminuiva.

Monsignor Lari non abbandonava mai l'infermo: stavamo di continuo al suo capezzale, per sortire solo al momento delle medicazioni.

Carlo al cospetto del mio dolore, dimenticava i suoi mali per consolar me. Invocava le sacri immagini e si consolava, sereno nel contemplarle.

Ma qui i ricordi si offuscano per la commozione che mi vieta di rievocare quei momenti terribili e dolorosi.

Giunta l'ora estrema, Censi somministrava l'ossigeno.

« Addio, Censi » — egli disse — « addio, Moro: baciami la mamma ».

E così, senza un lamento, Carlo trapassò serenamente.

Il Brasile generoso decretò al compagno diletto un'apoteosi. Quando la salma di Carlo passò per le vie di Rio de Janeiro tutto il popolo sostò al suo passaggio. Mai forse un Eroe fu celebrato nell'amore con tanta passione da un popolo.

Quando giunsi in Italia col fratello che non potevo più vedere, sentii più fortemente il dolore. Quell'indimenticabile mesto e imponente aduno di popolo, a Genova, mi fece pensare al trionfo che l'Italia ci preparava. Scese dal « Conte Rosso » la salma. Io piansi.

Piansi per il fratello volato all'eterno sonno, che per quell'eletto non è stato che placido passaggio da cose belle a cose anche più belle.

ARTURO FERRARIN.

(Dal volume *Soli per il mondo* - Ediz. Mondadori - Milano).

GUIDO KELLER IN CIRENAICA.

Bengasi, dicembre.

Tre o quattro anni fa Guido Keller venne, quaggiù, da tenente pilota dell'aviazione. Faceva parte delle squadriglie distaccate in Cirenaica, che non piegano ala, sotto il peso degli allori.

Era venuto così com'era conosciuto, da azzurro soldato del cielo, coi segni delle medaglie sul petto, azzurro sull'azzurro, e la gran zazzera nera.

Voleva solcare colla chiglia del suo apparecchio il cielo della Colonia, aprirvi le vie di cento audacie, riempirlo di gesta leggendarie, egli che era forgiato col miglior metallo dell'ardimento e dell'eroismo.

Aveva conosciuto la Colonia, da lettore senza battito di sonno al ciglio, attraverso le letture frequenti di notti stellate e di chiarori di luna. E poichè era anche poeta, forse così la vedeva, così amava vederla la Colonia.

Sognava ad occhi aperti alcove profumate, turiboli d'incenso fumanti, tappeti e broccati, cuscini di seta e ventagli di penne di struzzo. Così la intendeva, anche se i giorni per lui avevano ritmi di vita tumultuosa, ardita, battagliera, e li passava, legato al suo posto di pilota, su un apparecchio di cento cavalli, lanciato alla conquista de le vie del cielo.

* * *

Forse per questo Keller era simpaticamente caro a tutti: amava vivere la realtà, come può viversi un bel sogno.

Lo si vedeva sempre nel quartiere arabo, apparire e sparire per le viuzze oscure, strisciare lungo i muri delle casette senza respiro, arabo tra gli arabi, col barracano e il fez.

Gli arabi lo conoscevano, tutti. Gli tenevano spesso compagnia nei pranzi, che faceva preparare, secondo il loro costume, o si trattenevano con lui nei caffettucci orientali, dall'odore incerto di droghe e d'essenze, nei quali il thè e il caffè si serve alla buona e in abbondanza, come si fa in famiglia.

Passava così delle serate, tra una chiacchiera e l'altra, tra un saluto ed un invito, tra un sorso di thè ed una boccata di narghilé.

E viveva un suo romanzo d'oriente, un romanzo intessuto di realtà del quale egli stesso, ad un tempo, era autore ed attore.

* * *

Un giorno Keller si presentò a casa di un signore di Bengasi, per un favore che intendeva chiedergli. Era vestito da ufficiale. Come fu davanti alla persona che desiderava e non conosceva, senza indugi, le tese la mano, dicendo: « *E' Tizio? Io sono Keller. Son venuto altra volta; non l'ho trovato. Ho visto, passando per via Torino, un battente di bronzo che mi piace. Debbo averlo: o me lo danno o me lo prendo. Io solo conosco il valore di quel battente. Sono venuto da lei perchè deve farmelo avere. So che è amico del padrone di quella casa* ».

Quale fu lo sbalordimento del signore, può immaginarsi. Promise d'interessarsene, tra il meravigliato ed intimorito, promise, per levarselo davanti.

Ma quando seppe che quel tenente aviatore, dalla gran zazzera nera, era Keller, volle accontentarlo.

E fu così che Keller venne in possesso d'un battente antico di bronzo, che conservò religiosamente e portò in Italia, tra i ricordi e i cimeli della sua vita di Colonia.

* * *

Una notte, ad Agedabia, uscì dalla ridotta, col baraccano ed il fez.

Infieriva, allora, la guerriglia, e la zona di Agedabia, per essere zona dell'interno, era battuta, di frequente, dai ribelli.

Prima di uscire, volle svegliare due soldati, che gli avrebbero fatto compagnia, nella scorribanda notturna.

Uscirono e camminarono nel plenilunio di quella notte gemmata.

Dopo un po', uno dei soldati, si rivolse all'ufficiale: signor Tenente, dove andiamo? Keller non rispose. Si fermò di scatto, si voltò lo fissò negli occhi. Poi, parlò secco: « *Sapevo che avevi paura, sei libero, ritorna* ».

La risposta aveva il tono di un comando e il soldato ubbidì.

Il secondo lo seguì, nel cammino, solo. Ma quando si accorse che il suo superiore non aveva alcuna rotta da seguire, nè alcun compito da assolvere, azzardò tra i denti, una domanda: « signor Tenente, che dobbiamo fare? » Keller si voltò come sdegnato: « *Va*, gli ordinò, *sei anche tu pauroso* ». E si contentò di restar solo.

Ma i due soldati, impensieriti sulla sorte del loro ufficiale, diedero l'allarme al Presidio.

E Keller venne, nella notte stessa, rintracciato, qualche chilometro distante dalla ridotta, sorpreso a leggere comodamente al chiarore di luna.

« *Bravi*, disse agli animosi che lo avevano raggiunto, *volevo vedere se la mia assenza vi preoccupava* ».

***

Fu comandato, un altro giorno, di servizio a Derna.

Doveva partire coll'apparecchio da Bengasi e raggiungere quel settore, al più presto.

Partito, non toccò, però, la meta.

Nei pressi di Cirene, per guasti al motore, dovette atterrare. Della discesa luminosa del velivolo s'accorsero dei beduini ribelli, attendati in quei luoghi.

Keller intuì subito il pericolo, e, uomo di spirito oltre che di ingegno, pensò di ricorrere ad uno stratagemma. Fu, per questo, se ebbe salva la vita.

Come fu a terra, si trovò circondato da una turba sghignazzante e furibonda. Si fece animo. Pensò, questa volta, che il suo strano aspetto poteva servirgli a qualche cosa. Riponeva troppa fiducia in sè.

Cercò di avere un momento solo il sopravvento sulla calca. Paralizzò ogni minaccia con gesti. Fulminò con tutti gli sguardi. Fece intendere che era deciso ad abbattere tutti, a non darsi per vinto. Mostrò l'arma, sciolse il nastro dei colpi, e, grondante sangue dal naso, per una ferita riportata nella caduta, sembrò per un momento, un demone inafferrabile e scalmanato.

L'atteggiamento feroce ebbe il risultato che sperava.

Soffocò le armi minacciose, già pronte a colpire. Gli animi si placarono, ma Keller non si lasciò mai sorprendere debole. Seppe essere sempre dominatore degli eventi. Esausto, dolorante, non si abbattè, ed ebbe gesti di comando. Un momento d'abbandono, sarebbe stata la sua fine.

Da demone, si trasfigurò agli occhi estatici di quei fanatici, in un messia. Fu adorato. Vollero curarlo della ferita. Si offrirono ad accompagnarlo al vicino presidio.

Gli diedero il cavallo più giovane e più ben bardato.

Lo rifiutò.

Volle montare un cavallo bianco: egli era Keller e doveva esser visto.

Vestì un barracano. Divenne un capo.

E una volta a cavallo trascinò l'orda a Cirene.

* * *

Povero Keller! Se è pur vero che il Vittoriale gli ha serbato, alla morte, la gloria che meritava, non è men vero che gli amici e i conoscenti non sanno rassegnarsi alla sua dipartita.

Morire, dopo avere sfidato volontariamente, accanitamente, tante volte, la morte per le vie smisurate del cielo, morire in un banale accidente di strada, mentre quasi si passeggia, è una fine balorda che solo il destino beffardo, poteva segnare per Keller, ma è una fine non degna dell'uomo.

Nel cielo della Colonia risuona ancora l'eco del suo motore, che aveva lo stesso battito del suo cuore.

Ancora tendiamo l'orecchio, in alto, ad ascoltarlo.

Ma la verità ci sarà svelata, da una tragica e comune notizia di cronaca.

Solo il tempo ci dirà che Keller è morto; e ci parrà di averlo visto cadere, tutto una fiammata col suo velivolo, fiaccola viva nel cielo, messaggio luminoso di Dio, fiamma nella fiamma, fiamma oltre la morte.

GINO CERBELLA.

FUTURISMO E AVIAZIONE

LE IMPRESSIONI DI F. T. MARINETTI SUL SUO PRIMO VOLO ACROBATICO.

Con Mario De Bernardi, massimo acrobata del volo, in uno snello biplano « Caproni » da turismo, nella raffica gelata dell'elica che fiuta un cielo grigio di prossima neve:

Decollare in 60 metri, e via subito sospendermi nel bagno d'aria pieno di silenziose molle, incerte.

Ma una volitiva velocità meccanizza lo spazio già irrigidito intorno ai nostri corpi di carne-metallo-legno compensato.

Sovranamente, a picco, sui prati avviliti: verdi ufficiali fogliuti d'invidia che troppe radici inferociscono. Mortificazione gialla dell'Aniene sazio di curve diplomatiche e precauzioni striscianti.

Di colpo ridivento pupo in strane fasce metalliche, lieto di rivoltarmi nelle braccia di una balia bianca grassa diafana sana e di bere a capriccio a questa mammella, latte d'ignoto e fresco pericolo.

Nella mia tonda vetrina di mica come un santo della terra sono offerto alle nuvole, queste volubili devote in eterno pellegrinaggio.

Ecco la velocità minima del motore, sento una forza assoluta sollevarmi le gambe su, su. Sorrido se penso che il mio maestro e padrone, per farmi fare una bella capriola deve necessariamente farla anche lui... dietro di me. Già i miei

piedi e i suoi cercano il nuovo impiantito. Ho il ventre rivolto all'alto, come De Bernardi e come l'apparecchio le cui piccole ruote cercano le erbe dello zenit.

Girare come un ginnasta sulla sbarra fissa dello spazio. I piedi in alto la testa in giù, celeste pescatore di perle: ne riconosco una in fondo, laggiù, fra quei birilli umani e baraccamenti giocattoleschi. Ma, giunti al sommo del cerchio, De Bernardi lo spezza bruscamente e mi fa piombare, a gambe larghe, tuffando il mio piede destro nella torbida prudenza dell'Aniene e il sinistro sul vano tappeto di pini a ombrello che in cresta a una collina, non dominano, dominati.

Rabbiosa stridente ripresa del motore per aggredire spavaldamente i 200 km. all'ora in bilico sull'ala sinistra. E' De Bernardi che ora impugna la mia schiena fusa con la sua leva di comando, girandomi: lento rapido grimaldello, nella immensa toppa elastica del cielo.

Tentare, tentare, deliziosamente tentare di far scattare, se mai, la truce serratura della morte.

F. T. MARINETTI.

L'AEROPOESIA.

(Manifesto futurista ai Poeti e agli Aviatori).

I caratteri dell'aviazione cioè: lo slancio ascensionale, la religione della velocità, la sospensione senza contatto, l'indispensabile salute del motore, i pericoli e le sensibilità alari, la fusione dell'uomo coll'apparecchio e la girante sferica prospettiva che nulla ha di comune colla linea d'orizzonte della vecchia poesia terrestre, impongono all'Aeropoesia mezzi e principî assolutamente nuovi.

Tutti i metri chiusi (aboliti trenta anni fa dalla grande Inchiesta mondiale sul Verso Libero lanciata dalla Rivista Internazionale Poesia) sono, per il loro carattere inamovibile inchiavardato marmoreo e lapidario, altrettanto assurdi e grotteschi nell'Aeropoesia, quanto le aquile e gli altri volatili simbolici sono assurdi e grotteschi nell'Aeropittura.

I versi liberi, già scartati dalle riassuntive e sintetizzanti velocità ferroviarie e automobilistiche, appaiono poco adatti ad esprimere la sensibilità aerea e i suoi multiformi agilissimi stati d'animo.

I versi liberi, sempre più o meno limitati e oppressi dalla sintassi e dalla logica, sempre tagliati arbitrariamente dal pensiero e dal respiro del declamatore implicano o il movimento serpeggiante stretto o largo di un fiume schiavo di rive, boschi e letti ghiaiosi; o il movimento oscillatorio avanti e indietro dell'altalena; o il movimento rotatorio e lieve-

mente oscillante dell'alga del mare; o i reiterati colpi di martello dell'oratore.

I versi liberi quindi tentano affannosamente il volo ma non riescono mai a volare. In cielo, invece, senza contatto alcuno nè paura d'ostruzionismo, L'Aeropoesia, vincendo finalmente tutte le leggi di gravità letteraria, deve esprimersi con Parole in libertà. Siano però queste, nella loro alata leggerezza essenziale, giudicate da alcune idee determinanti che noi, paroliberi, futuristi, per i primi abbiamo estratte dalla vita degli aeroporti e dal volo.

Nelle parole in libertà di una aeropoesia si deve:

1. - Distruggere la frase scettica di certi aviatori che dicono: « ci si annoia in cielo ». Ciò avviene ai volatori non dotati di qualità artistiche e perciò incapaci di vedere creativamente. Così alla sensibilità totale e agli occhi del combattente il pericolo di essere colpito dalle batterie delle quote nemiche alterava il colore, la forma e le proporzioni delle quote stesse dando loro un minaccioso rilievo inesistente, così lo stato di sospensione nell'aria e di possibile caduta altera il colore, la forma e le proporzioni del paesaggio aereo. Una bella aeropoesia sarà quella che meriterà questi nuovi aggettivi elogiosi: « bene, zenitale ». Una brutta aeropoesia sarà quella accusata di essere: « massiccia, pesante, pietrosa, incollata, terrestre ». Nasce così la nomenclatura critica della Aeropoesia.

2. - Dare di minuto in minuto una sintesi del mondo e, come la radio di carlinga, un centro di rete acustica mondiale. Le Parole in libertà saranno stelle veloci colle loro volanti piramidali o poliedriche architetture di raggi-sguardi-pensieri.

3. - Visitare e conoscere intimamente il popolo svariatissimo e complicatissimo delle nuvole, delle nebbie, delle trasparenze, degli spessori e dei vuoti d'atmosfera.

4. - Distruggere il tempo mediante blocchi di parole fuse (Esempio: battagliafiumepontebosco).

5. - Trasformare la carlinga dell'Aeropoeta nella co-

sciente nocella di uno smisurato compasso a molte gambe sensibili per misurare e tracciare cerchi, triangoli, diametri, ipotenuse.

6. - Non usare le immagini terrestri. Legare invece tutte le sensazioni visive uditive e tattili alle figure geometriche (Esempio: Un dolore ovoidale, uno slancio triangolare, una nuvola poliedrica, ecc.).

7. - Dare il senso semplificatore conclusivo e sbrigativo che la linea retta e il sorvolare contengono, senso opposto a quello lento meticoloso paziente sconclusionato dell'automobile sulle strade ad S e a quello asmativo burocratico delle ferrovie treni tunnel e stazioni.

8. - Dare il senso del « tutto dipende da me, tutto porto con me, nessuno mi comanda ».

9. - Nel trasfigurare e nell'intensificare liricamente ogni sensazione stare bene attenti a ciò che sussurrano e suggeriscono le parti e particelle dell'apparecchio: voci profonde dei diversi legni compensati temperature tensioni e colori dei metalli delle vernici delle tele ecc.

10. - Usare la nomenclatura delle arti plastiche e specialmente quella della musica dato che la musica è per eccellenza cosmica e fuori tempo spazio.

11. - Escludere nella immaginificazione e nella metaforizzazione i classici sentimenti umani e la classica armonia dell'anatomia umana.

12. - Evitare, mediante una elastica ma solida leggerezza di alluminio, la enfatica e gonfia rettorica aviatoria che adorna i poeti passatisti sedentari che hanno il brillo della paura sul naso all'insù.

13. - Dare all'aritmetica un valore lirico drammatico colorante.

14. - Esprimere la sensibilità naticale e schienale dei volatori (tattilismo), sensibilità che sostituisce quella facciale (visiva uditiva).

15. - Dare l'ossessione della continuità rotativa dell'elica e la doppia pulsazione del motore e del cuore mediante brevi rumorismi essenziali.

16. - Isolare a quando a quando aggettivi sostantivi verbi e blocchi di parole per sintetizzare il vagabondare e la psicologia nomade delle nuvole delle nebbie delle ombre e delle cime di montagne.

17. - Usare il verbo all'infinito e la ripetizione di parole per esprimere la febbre del record che anima la vita aerea.

18. - Mediante una alogica miscela dei varii tempi dei verbi esprimere la varietà delle posizioni dell'apparecchio e il possesso assoluto dell'aria.

19. - Ringiovanire ogni sensazione di quella tipica verginità, provvisoria, artificiale, « appena caduto dal cielo » che caratterizza gli alberi e le case visti in volo.

20. - Se l'aeropoeta canta i 3000 metri dare la sua illusione di essere fermo nell'aria. Se l'aeropoeta canta i 300 metri inscatolare invece le immagini l'una nell'altra dando così la successione di panorami che si partoriscono l'un l'altro all'infinito.

21. - Far vibrare incessantemente la possibilità di un capriccio anarchico e micidiale dei materiali che compongono l'apparecchio delle temperature e dei venti.

22. - Moltiplicare dovunque la magìa teatrale della sorpresa.

SIMBOLISMI E REALTÀ D'OGGI.

Come tutte le grandi realizzazioni fasciste, il nuovo Palazzo del Ministero dell'Aeronautica inaugurato il 28 ottobre solennemente da Benito Mussolini è il risultato di una battaglia vittoriosa contro il passatismo.

Quando, il 2 agosto 1929, il Governo decise di iniziare i lavori, riddavano infinite proposte e molti progetti architettonici. Ne imperava uno, sorretto da un contratto firmato, tanto più da scartare che era partorito dalla vecchia concezione dei palazzi ministeriali d'anteguerra, quasi tutti simili a babiloniche fortezze e mostre campionarie di marmi, pietre, bronzi, accumulati per bombardare vecchie città turrite e pronte a colpire lo stomaco dell'impiegato, la borsa del contribuente e la pratica ad espletare.

Offeso ma non debellato, il Passatismo artistico si ritirò nelle sue cave e nelle sue necropoli per preparare un'offensiva formidabile. Questa scattò. Prima con violenza: si avventarono contro le prime armature e le prime fondamenta pesanti stormi di aquilacce romane, ognuna con almeno tre metri di apertura alare. Poi felicemente si insinuò attraverso una foresta di festoni, capitelli fogliuti, putti e cariatidi, il solenne e monumentale bestiame decorativo di origine greco-romana e medioevale.

Come per la costruzione del Palazzo di Giustizia, si procedeva archeologicamente. Leoni di tutte le età con schiene

irritate e criniere prolisse erano pronti a trascinar giù balaustre colossali per ingoiare graziosamente nelle feroci fauci l'incauto visitatore. Tigri di marmo nero con denti d'avorio torcevano biecamente gli occhi e minacciavano di slanciarsi in cielo per seminare la strage a tutta gloria dell'aviazione. Le Veneri, trascurate dagli aviatori, ma riccamente mantenute dall'architettura, ingrassavano in ogni curva aspettando il bottino della vittoria passatista.

Questa sembrava garantita dalla potenza muscolare di due colossi ignudi che avevano giurato di conquistare la più alta terrazza dell'edificio. Tenendo sotto il braccio sinistro lo stemma sabaudo e brandendo con la mano destra una clava, essi avrebbero abbattuto gli aeroplani della maledetta modernità.

Fortuna volle, che bene interpretando il pensiero veloce e lungimirante di Benito Mussolini, Balbo confidò progetto e lavori all'Ufficio Tecnico del Demanio aeronautico. Ciò gli permise di vincere una grande battaglia artistica. Fugati i leoni le tigri i cavalli alati le veneri le minerve le cariatidi e i putti, si potè procedere allo squartamento di tutte le aquile catturate. Una sola sopravvive, agonizzando, poichè infilzata in velocità dall'elica stessa del « S. 55 », le cui ali di cemento armato ampiamente proteggono e ornano la fronte dell'edificio.

Questa è moderna pur rimanendo rispettosa tradizione. Antitradizionalmente invece l'interno, nella distribuzione e nella velocizzazione dei suoi piani comunicanti, appare nettamente marcato dal genio di Antonio Sant'Elia, architetto comasco che morì colpito in fronte a Monfalcone dopo aver insegnato a tutto il mondo la nuova architettura italiana. Nel suo celebre manifesto dell'architettura futurista, lanciato l'11 luglio 1914 a Milano, tradotto e pubblicato dai giornali di Parigi, Londra, Nuova York, egli scriveva questi principii che costituirono poi la norma della grande rivoluzione architettonica del dopoguerra:

« L'architettura futurista è l'architettura del calcolo, del-

l'audacia temeraria e della semplicità, l'architettura del cemento armato del ferro del vetro del cartone della fibra tessile e di tutti quei surrogati del legno, della pietra e del mattone che permettono di ottenere il massimo della elasticità e della leggerezza.

« Come gli antichi trassero l'ispirazione dell'arte dagli elementi della natura, noi, materialmente e spiritualmente artificiali, dobbiamo trovare quell'ispirazione negli elementi del nuovissimo mondo meccanico che abbiamo creato, di cui l'architettura deve essere la più bella espressione, la sintesi più completa, l'integrazione più efficace.

« Per architettura si deve intendere lo sforzo di *armonizzare, con libertà e con grande audacia, l'ambiente con l'uomo cioè rendere il mondo delle cose una proiezione diretta del mondo dello spirito* ».

Nel visitare minuziosamente il nuovo Palazzo del Ministero dell'Aeronautica, che in tutti i punti del suo interno è una proiezione dello spirito aviatorio ho notato:

1) Una splendida atmosfera panoramica aerea e alata ottenuta mediante grandi finestroni che invitano l'ampia policroma e respirante campagna romana ad entrare con la sua ondulazione di monti le sue risse di cirri cumuli cipressi e i suoi altissimi aeroplani. E' una atmosfera veramente favorevole a quella parte di lavoro sedentario che sequestra in terra uomini i cui polmoni si nutrono di azzurro violento.

2) Un'igiene perfetta di aerazione fulminea e di massima luce bene distribuita.

3) Una cristallina sincerità di lavoro che esclude la menzogna l'ozio e i controlli di sorpresa con carattere poliziesco.

4) Una velocità silenziosa di comunicazioni, orizzontale e perpendicolare, mediante una rete complicatissima e perfezionata di posta pneumatica ascensori e mediante il telefono personale d'ogni impiegato senza campanello e con chiamata luminosa.

5) La quasi totale abolizione dell'intermediario umano (uscieri piantoni portaordini ecc.) che esclude il pettegolezzo e la maldicenza sistematica dei grandi uffici.

6) Una economica unificazione alimentare raggiunta con una unica mensa, la vivanda uguale per tutti i gradi, le tavole di riscaldamento e la necessità di mangiare in piedi senza bisogno di inservienti.

7) Un'importantissima liberazione spirituale quotidiana dell'impiegato mediante l'orario continuato che concederà nella stessa giornata ad ogni aviatore, dopo aver scritto per un certo numero di ore il piacere di pensare scrivere leggere sognare o volare.

Il passatismo più o meno archeologico classico classicheggiante o ibrido, che meditava un mastodontico lugubre, ricciuto bitorzoluto edificio, è stato dunque sconfitto e schiacciato. Tenterà però di vendicarsi con l'arma dei deboli e degli sconfitti: la calunnia. La solita calunnia che spera di attribuire agli architetti stranieri (germanici olandesi o francesi, ecc.) il rinnovamento dell'architettura esterna, interna, mondiale.

Saranno però tutti costretti ad accettare questa verità lampante: il nuovo Palazzo del Ministero dell'Aeronautica è nel suo interno la splendida realizzazione geometrica e lirica dell'Aviazione Italiana; che ha precorso quelle delle altre Nazioni nel crearsi una sede perfettamente aviatoria.

F. T. MARINETTI.

IL TEATRO AEREO RADIOTELEVISIVO.

Furono prevalentemente teatrali le sensazioni da me provate sul seggiolino dello snello Caproni da turismo che Mario De Bernardi muoveva acrobaticamente nel cielo di Roma a guisa di ruota, barile, trivello, cravatta, getto d'acqua, colpo di fioretto e pugnalata alla terra.

Fu teatrale la sensazione di decollare in 60 metri e, subito, come all'alzarsi di un sipario, apparire sospeso in un bagno d'aria pieno di silenziose molle, incerte quanto quelle delle poltrone di un pubblico severo.

La necessità di perfezione meccanizza gli attori come questa volitiva velocità meccanizza lo spazio irrigidito e il mio corpo di carne metallo e legnocompensato.

Teatrale la sensazione di affacciarsi sovranamente a picco sui prati avviliti e su tanti alberi fogliuti di invidia che le radici inferociscono. La critica è rappresentata da un piccolo fiume tortuoso dai cangianti colori d'indifferenza bile e prosopopea. Lentissimo. Sazio di curve diplomatiche e precauzioni striscianti. Di colpo ridivenni pupo in strane fasce metalliche, lieto di rivoltarmi nelle braccia affettuose di una balia abbondante sana diafana, e di bere a questa o quella mammella latte d'ignoto e fresco pericolo.

Nel circo dello spazio.

Teatrale mi sentivo nella mia convessa vetrina di mica, santo della terra offerto alle nuvole, questi volubili spettatori eternamente scontenti.

Poi, con un tipico crescendo drammatico, la velocità minima del motore annunciò alla platea infinita che una forza invincibile mi sollevava le gambe su, su, su! Sorrisi con solidarietà artistica nel pensare che il protagonista, per farmi fare una bella capriola, doveva necessariamente farla anche lui, dietro di me. Massima attenzione sospesa.

La soluzione del problema o dramma è imprevedibile: ho il ventre rivolto all'alto; i miei piedi quelli di De Bernardi e le piccole ruote dell'apparecchio cercano ansiosamente le erbe dello Zenit.

Nel teatralissimo circo dello spazio, come un ginnasta sulla sbarra fissa, ho i piedi in alto la testa in giù, celeste cercatore di perle; benchè ossessionato dallo stile del mio ruolo artistico, ne scorgo una in fondo, laggiù, fra gli spettatori o birilli o baraccamenti o giocattoli d'un'infanzia ormai abolita.

Allora, giunti alla massima tensione degli sguardi del pubblico sottostante, e al sommo della scena capitale o cerchio della morte, bruscamente De Bernardi lo spezza colla maestria d'un grande attore tragico e mi fa piombare, a gambe larghe, tuffando il mio piede destro nella critica biliosa del piccolo fiume e il sinistro nei tondi palchi di pini a ombrello, dove, certo, già rumoreggiano tutti gli uccelli esautorati della campagna romana.

Per riaccendere la curiosità e l'anima trepidante degli spettatori, il motore acutizza una sua rombante ripresa di 200 Km. in bilico sull'ala sinistra.

De Bernardi che ora impugna la mia schiena fusa con la sua leva di comando mi gira, lento rapido grimaldello, nell'immensa toppa elastica del cielo, tentando di far scattare

la serratura della morte, sugli spasimi del pubblico che implora in alto la battuta finale.

E questa viene con la fresca pioggia degli applausi sul nostro atterraggio.

Nell'uscire dalla carlinga mi svestii come un attore, mi tolsi i fili come un fantoccio meccanico; ero anche un poeta svuotato del suo lirismo e della sua teatralità.

Una nuova forma artistica.

La prima concezione elementare d'un Teatro aereo è dovuta al multiforme ingegno di Fedele Azari, aviatore pilota pittore e poeta futurista morto due anni fa dopo aver creato la prima aeropittura e con me il primo Dizionario Aereo. Nel 1918 egli eseguiva infatti i primi voli espressivi e saggi di teatro aereo elementare sul campo di Busto Arsizio. Contemporaneamente egli scriveva:

« Noi aviatori futuristi creiamo una nuova forma artistica, coll'espressione dei più complessi stati d'animo mediante il volo.

E' una forma artistica simile alla danza, ma ad essa superiore per lo sfondo grandioso, per il suo dinamismo e per le possibilità a cui dà luogo, compiendosi le evoluzioni secondo le tre dimensioni dello spazio. Ho constatato come sia facile per gli spettatori seguire le sfumature di stati d'animo dell'aviatore, data la identificazione tra il pilota e il suo apparecchio. Vi è molta differenza tra aviatore ed aviatore nel modo di volare. Lo stesso aviatore non vola sempre allo stesso modo. Il volo è dunque sempre l'espressione dello stato d'animo del pilota. Infatti il giro della morte rivela allegrezza, la botte rivela impazienza o irritazione, mentre i passaggi d'ala alternati a destra e a sinistra ripetutamente indicano spensieratezza, e le lunghe discese a foglia morta dànno un senso di nostalgia e di stanchezza. Gli arresti subitanei seguiti da avvitamenti più o meno prolungati, le impennate, le picchiate, i rovesciamenti dànno l'immediata comprensione di quanto sente l'aviatore. Se poi tali rappresenta-

zioni sono fatte con più apparecchi si possono svolgere in cielo dialoghi e azioni drammatiche. Chi ha assistito a combattimenti aerei ha potuto rilevare i varii atteggiamenti degli apparecchi combattenti e vagliarne il valore dai balzi dalle mosse avvolgenti dai divincolamenti, dalla tattica felina o aggressiva, impulsiva o guardinga.

Teatro popolare.

Nei nostri voli dialogati, nelle nostre parole in libertà aeree, anche il sesso dei personaggi sarà reso evidente dal tipo dell'apparecchio, dalla voce del motore e dalla linea di volo. In collaborazione col pittore futurista Luigi Russolo, musicista rumorista fisico e chimico, abbiamo realizzato un nuovo tipo di cofano per aumentare la risonanza del motore e un nuovo tipo di scappamento ne regola la sonorità del motore senza modificarne la potenzialità. Ogni aeroplano sarà dipinto e firmato da un pittore futurista. Una parte importantissima avrà il lancio espressivo di polveri colorate e profumanti, coriandoli, razzi paracadute, fantocci, palloni variopinti, ecc. Sugli spettatori sdraiati, reciteranno gli aeroplani (di giorno) in ambienti colorati aerei formati con fumi diffusi, e di notte comporranno mobili costellazioni artificiali tra le potenti luci dei proiettori.

Il Teatro aero futurista avendo per essenza l'eroismo sarà una scuola di coraggio. Sarà un teatro popolare poichè (salvo le tribune a pagamento) sarà offerto a milioni di spettatori. Anche il poverissimo avrà il suo teatro. Il Teatro aereo, coll'ampiezza dei suoi spettacoli, il concorso delle folle e l'emulazione dei suoi attori stimolerà anche l'aviazione commerciale e l'industria aviatoria ».

Tragicità continua.

L'aeropittore futurista Mino Somenzi, nella Prima Giornata Aerosportiva organizzata da lui a Roma nel novembre scorso, intuì una utilizzazione drammatica della Radio da

aggiungere alla concezione di Azari. Io, personalmente, credo utile perfezionare il Teatro Aereo mediante:

1) Speciali altoparlanti montati su automobili camuffati originalmente e trasformabili dal tragico al comico. Questi altoparlanti discuteranno e risseranno parteggiando per i diversi aeroplani volanti che reciteranno in cielo. Essi lanceranno da un capo all'altro dell'immenso teatro le puntate di denaro che il loro cerchio di folla giuocatrice farà sulle vicende probabili del dramma aereo.

2) Smisurati pannelli di aeropoesia e schermi per televisione che, sospesi a speciali aeroplani, si sposteranno per offrire a tutti gli spettatori quella parte di rappresentazione aerea molto alta e quindi poco visibile.

3) Una scenodinamica aerea totale di spostamenti di apparecchi, rapidi o lenti da quota a quota o da nuvola a nuvola.

4) Una scenodinamica aerea particolare di apparecchio che porta intorno a sè il suo mutevole e personale prodigio di fumi colorati.

Così perfezionato il Radioteatro Aereo Televisivo ha per caratteri tipici:

a) La straordinaria potenza suggestiva di azioni drammatiche che si svolgono sopra sotto, sotto sopra, e in tutte le direzioni.

b) Una tragicità continua mantenuta dal costante pericolo di ogni gesto artistico o acrobazia degli apparecchi. Nel teatro aereo ogni bacio è mortale!

c) La massima sorpresa dato che nessun altro teatro può offrire delle entrate o uscite di attori a 200 o 300 chilometri all'ora. Avremo gare di velocità tra i sentimenti le idee e gli istinti. Avremo emozionanti campionarii di pesi leggerezze elasticità e slanci.

Sarà il primo vero Teatro all'aria aperta totalitario leggero e decisamente divertente.

F. T. MARINETTI.

L'AEROPITTURA FUTURISTA.

Dopo le mostre di Roma (1° febbraio 1931) Firenze, Trieste e quella importantissima di Milano che conteneva circa 300 aeropitture di 41 aeropittori, il movimento Futurista Italiano presenta ora le aeropitture del gruppo aerofuturisti Romani e una grande mostra personale di Tato.

Nel 1908 F. T. Marinetti pubblicò l'*Aeroplano del Papa*, prima esaltazione lirica in versi liberi del volo e delle prospettive aeree della nostra penisola dall'Etna a Roma, Milano Trieste.

L'aeropoesia si sviluppò con *Aeroplani* di Paolo Buzzi *Ponti sull'oceano* di Luciano Folgore e *Caproni* di Mario Carli.

Nel 1926 il pittore e aviatore futurista crea la prima opera di aeropittura Prospettiva di Volo, esposta nella grande Sala futurista alla Biennale Veneziana.

Nel 1929, il pittore Gerardo Dottori orna l'Aeroporto di Ostia con una mirabile decorazione aviatoria futurista, impetuoso slancio di aeroplani nel cielo di Roma con eliche fusoliere ali trasfigurate sintetizzate e ridotte a tipici elementi plastici.

Questa opera di Gerardo Dottori, già notissimo per il suo grande Trittico della Velocità, segna una data importante nella storia della aeropittura.

Contemplando le pareti e il soffitto dell'Aeroporto di

Ostia il pubblico e la critica si convincono che le tradizionali aquile dipinte, ben lungi dal glorificare l'aviazione, appaiono oggi come miserabili polli accanto al torrido splendore meccanico di un motore volante che certo sdegna di arrostirli.

La convivenza in carlinga col pittore Dottori intento a prendere appunti dall'alto ha suscitato in un altro artista, Mino Somenzi, la concezione precisa dell'aeropittura.

Il pittore Tato nel 1927 espose a Roma il Trittico « Prospettive di volo » acquistato dal Governatorato per la Galleria Mussolini e nel 1930 con il quadro « Aeroplani » viene premiato alla Esposizione Internazionale di Venezia. Dopo questo successo e le sue mostre personali di Milano (Galleria Pesaro) e Bologna (Circolo della Stampa) si presenta in questa sala con importanti opere ispirate dai numerosi voli che hanno suscitato in lui i caratteri dominanti dell'aeropittura.

Fra le molte idee esposte da me nella « Gazzetta del Popolo » il 22 settembre 1929, noto quella del superamento artistico del mare, ultimo grande ispiratore d'avanguardisti e novatori ormai tutti in cielo.

Col quadro « Prospettive di volo » di Azari, le decorazioni dell'Aeroporto di Ostia di Dottori, le aeropitture di Tato, e quelle di Balla, Marasco, Fillia, Oriani, Benedetta, entriamo nella bella sintesi astratta di una nuova grande Arte.

F. T. MARINETTI.

Noi futuristi dichiariamo che:

1. — Le prospettive mutevoli del volo costituiscono una realtà tradizionalmente costituita dalle prospettive terrestri.

2. — Gli elementi di questa nuova realtà non hanno nessun punto fermo e sono costruiti dalla stessa mobilità perenne;

3. — Il pittore non può osservare e dipingere che partecipando alla loro stessa velocità;

4. — Dipingere dall'alto questa nuova realtà impone un disprezzo profondo per il dettaglio e una necessità di sintetizzare e trasfigurare tutto;

5. — Tutte le parti del paesaggio appaiono al pittore in volo:

a) schiacciate,
b) artificiali,
c) provvisorie,
d) appena cadute dal cielo;

6. — Tutte le parti del paesaggio accentuano agli occhi del pittore in volo i loro caratteri di:

folto
sparso
elegante
grandioso

7. — ogni aeropittura contiene simultaneamente il doppio movimento dell'aeroplano e della mano del pittore che muove la matita, pennello o diffusore;

8. — il quadro o complesso plastico di aeropittura deve essere policentrico;

9. — Si giungerà presto a una nuova spiritualità plastica estra terrestre.

Nella velocità terrestre (cavallo, automobile, treno) le piante, le case ecc. avventandosi contro di noi, girando rapidissime le vicine, meno rapide le lontane, formano una ruota dinamica nella cornice dell'orizzonte di montagne mare colline laghi, che si sposta anch'essa, ma così lentamente da sembrare ferma. Oltre questa cornice immobile esiste per l'occhio nostro anche la continuità orizzontale del piano su cui si corre.

Nelle velocità aeree invece mancano questa continuità e quella cornice panoramica. L'aeroplano, che plana si tuffa s'impenna ecc. crea un ideale osservatorio ipersensibile ap-

peso dovunque nell'infinito dinamizzato inoltre dalla coscienza stessa del mòto che muta il valore e il ritmo dei minuti e dei secondi divisione-sensazione. Il tempo e lo spazio vengono polverizzati dalla fulminea constatazione che la terra corre velocissima sotto l'aeroplano immobile.

Nella virata si schiudono le pieghe della visione linea ventaglio (toni verdi — toni marroni — toni celesti diafani dell'atmosfera) per lanciarsi verticali contro la verticale formata dall'apparecchio e dalla terra. Questa visione ventaglio si riapre in forma di x nella picchiata mantenendo come unica base l'incrocio dei due angoli.

Il decollare crea un inseguirsi di V allargantesi. Il Colosseo visto a tremila metri da un aviatore, che plana a spirale muta di forme e di dimensioni ad ogni istante ingrossa successivamente tutte le faccie del suo volume nel mostrarle.

In linea di volo, ad una quota qualsiasi, ma costante se trascuriamo ciò che si vede sotto di noi, vediamo apparire davanti al panorama A che si allarga man mano proporzionalmente alla nostra velocità, più oltre un piccolo panorama B che ingrandisce mentre sorvoliamo il panorama C allargantesi man mano che scompaiono A lontanissimo e B ora sorvolato.

Nelle virate il punto di vista è sempre sulla traiettoria dell'apparecchio, ma coincide successivamente con tutti i punti della curva compiuta, seguendo tutte le posizioni dell'apparecchio stesso. In una virata a destra i frammenti panoramici diventano circolari e corrono verso sinistra moltiplicandosi e stringendosi, mentre diminuiscono di numero nello spaziarsi a destra secondo la maggiore o minore inclinazione dell'apparecchio.

Dopo aver studiato le prospettive aeree che si offrono di fronte all'aviatore, studiamo gli innumerevoli effetti laterali. Questi hanno un movimento di rotazione. Così l'apparecchio si avanza con un'asta di ferro doppiamente dentata ingranandosi da una parte e dall'altra coi denti di 2 ruote che girano

in senso opposto a quello dell'apparecchio e i cui centri sono in tutti i punti dell'orizzonte.

Queste visioni rotanti si susseguono, si amalgamano, compenetrando la somma degli spettacoli frontali.

Noi futuristi dichiariamo che il principio delle prospettive aeree e conseguentemente il principio dell'aeropittura è un incessante e graduata moltiplicazione di forme e colori con dei crescendo e diminuendo elasticissimi, che si intensificano o si spaziano partorendo nuove gradazioni di forme e colori.

Con qualsiasi traiettoria metodo o condizione di volo, i frammenti panoramici sono ognuno la continuazione dell'altro, legati tutti da un misterioso e fatale bisogno di sovrapporre le loro forme e i loro colori pur conservando fra loro una perfetta e prodigiosa armonia.

Questa armonia è determinata dalla stessa continuità del volo.

Si delineano così i caratteri dominanti dell'aeropittura che, mediante una libertà assoluta di fantasia e un ossessionante desiderio di abbracciare la molteplicità dinamica con la più indispensabile delle sintesi, fisserà l'immenso dramma visionario e sensibile del volo. Si avvicina il giorno in cui gli aeropittori futuristi realizzeranno l'aeroscultura sognata dal grande Boccioni, armoniosa e significativa composizione di fumi colorati offerti ai pennelli del tramonto e delle aurore e dei variopinti lunghi fasci di luce elettrica.

I Futuristi: *Balla, Benedetta, Depero, Dottori, Fillia, Marinetti, Prampolini, Somenzi, Tato.*

III

REMINISCENZE DI GUERRA SCORRERIE DI SQUADRIGLIE VOLI DI CONDOTTIERI DI ASCETI DI ARTISTI E DI EROI NEL FRAGORE DELLA NUOVA CERTEZZA

VOLI A VELA.

Sono appena entrato nel salotto di Von Tschudi, nella sede dell'Aero Club di Berlino, che egli mi viene incontro con la solita vèrve tutta latina. Parla francese — Bene il viaggio a Parigi? Visitato il salone dell'Aeronautica? Che c'è di nuovo? — Le aeromobili hanno assunto delle proporzioni favolose! Come i mostri antidiluviani? — Ride... Che altezza le sottane! Sopra o sotto le ginocchia? — A fantasia.

Ora si irrigidisce e si rivela militare. Ecco l'itinerario del viaggio, partite e ci vedremo lassù, forse questa volta avremo superato in audacia ed eleganza i francesi. Von Delta ha passato alcuni anni della sua giovinezza al Marocco a sparare sui francesi in qualità di predone dell'Atlantide. Rimasto poi stregato dalla Sirena della Senna ha subito la guerra da automa come ogni buon tedesco.

* * *

Arrivo alla Wasser Kuppe. Un gruppo montuoso che porta il nome di Rhön — ma ben gli sta il soprannome — Piove. Due giorni, e l'acqua continua a picchiettare sui vetri, e nuvole toccano il tetto spiovente. La montagna congiura a nascondere le ali favolose di Icaro. Von Tschudi è giunto nella notte — ha portato all'addetto all'ambasciata colonnello Fier, il bollettino meteorologico — un alito di speranza. Nella not-

te alta, fusi sulle selle, veri centauri ci arrampichiamo sulla montagna. Ogni cavallo ha un uomo armato di lanterna. Gli zoccoli nell'erba umida compongono il silenzio degli spettri. Finalmente si sorseggia del thè sdraiati sopra una pelliccia, alla luce di una lanterna veneziana nel mistero agitato d'ombre di una tenda: siamo alla Wasser Kuppe.

Sentite! Una folata di vento — ancora — sempre più forte. Ma è burrasca. No, per noi è fortuna, i nostri voli in queste condizioni hanno superato tutti i records. Il vento se ne andrà all'alba. Ritornerà col sole. La nebbia? Avremo un Oceano di nuvole sconvolto dai marosi.

L'uomo per rendere più incisive le sue affermazioni arma l'occhio di caramella. La testa esce da l'ombra, il cristallo riluce come l'occhio d'un ciclope.

* * *

Uno squillo di corno — col cuore in tumulto sguscio fuori. Nebbia. Un gruppo di ombre si muove intorno ad un fuoco di bivacco. Caffè. Accanto al fuoco il sonno e il sogno mi riprendono. Un canto pesante profondo monotono mi culla. Un urrà come un colpo di tuono mi mette in piedi. La nebbia tramutata in nuvola fugge col vento. L'accampamento d'un esercito babilonese si rivela nella sua forma bizzarra di tende che difendono le ali miracolose. Il prato scende rapido. Cime di pini escono dalle nuvole sconvolte pari a scogliere insidiose. Più alto due culmini si protendono. L'Oceano si stende, terre lontane sorgono isolate: vette radiose di gelo. Un nembo oscuro corre verso di noi struggendo l'orgia dei colori. Gli uomini escono dai ricoveri e s'indrappellano. Dei marinai sorvolano sciamando nelle bianche uniformi pari agli alcioni della leggenda. Hanno le bandierine per le segnalazioni. Un signore distinto seguito da alcuni personaggi sprofondati negli stivali, passa salutando regalmente. E' l'Ammiraglio in capo della flotta tedesca della guerra, il fratello del

Kaiser. Egli vive quassù sotto la tenda da un mese. Oggi deve inaugurare un monumento per i caduti di guerra. I drappelli liberano dalle tende i mostri alati. Si profilano nelle linee stilizzate colle tinte calde del sud — a poco a poco si ha la sensazione di essere in un'oasi. Intorno è il deserto, mare di luce. Le ali senza motore rivelano nella loro armonia l'anima dell'artista, come i celebri violini di Stradivari. Offrono dei temi lirici e delle sinfonie, nel volo che portano l'esultanza dell'infinito. Pare che abbia concorso alla loro creazione più la musica d'un Wagner e le speculazioni cerebrali di un Nietscke che il calcolo matematico del valore delle forze soggiogate nei legni, nelle tele, nei ferri. Il principe da il via e Martens spicca il volo. Egli incrocia sull'abisso. Sull'oceano sconvolto delle nuvole, lungo il costone della montagna. Vola colle ali tese come i giri-falchi di Leonardo. Supera l'accampamento, lo sorvola e dà la buona novella del vento si perde nella lontananza. Altri giri-falchi raggiungono il primo — le ali s'intrecciano nel cielo, salgono in altura al disopra della montagna. Intanto delle fanfare nascoste interpretano squarci musicali dei migliori maestri. Inni guerrieri e marcie dei varii reggimenti. E' una festa di gioventù, gruppi di studenti, di fanciulle, di bimbi, si fondono coi Junker squassati dall'acciaio oltre la morte, con l'impeccabile caramella. Tutta la vecchia casta aristocratica guerriera, s'è data convegno sulla Rhön, per l'omaggio floreale ai morti gloriosi. Le ali indugiano nel cielo tra l'infuriare dell'Oceano, che sale, gonfio di spume, per sommergere la vetta. Un'ondata la ricopre di nebbia. Al suo dileguarsi appare il monumento: è un'aquila imperiale di bronzo aggrappata alla rupe scheggiata dai fulmini, pronta per spiccare il volo, colle penne rabbuffate, col rostro semiaperto. L'ultima melodia del Parsifal si perde come lo sbattere di quelle ali. E l'inno prussiano « Deutschland uber alles » rimbomba tra uno strepito di tamburi che battono la carica. I marosi lividi stanno per annientarci nel nulla, i giri-falchi scendono sul prato, i semidei abbandonano le ali che palpitano, sfiorano

la terra, la testa alta, la chioma piena di vento. Hanno superato col cuore il sogno di Icaro, portano ai compagni la luce rapita al sole. Una vibrazione si propaga col timbro metallico del bronzo battuto nell'urto pugnace. I nervi ne sono presi, e sapranno ridare alla tradizione spirituale i muscoli e le ossa per le nuove vittorie. Le ghirlande delle fanciulle portate agli Held (eroi) ci ridona l'estetica pagana dell'Ellade. Pochi attimi e il nembo si fonde con le onde, chiudendoci in una cappa di piombo.

* * *

La Germania tende così a crearsi una riserva di fattori formidabili sublimandoli nell'infinito. Ha imparato attraverso la prova del fuoco la rovina del sistema sperimentale e colturale. E' ritornata di nuovo alle fonti intuitive della libera intelligenza. Le ali sono la sintesi di tutte le scienze che le armonizzano obbedienti ad una volontà di vittoria e di vertigine. Verso la nuova meta ideale oltre ogni limite di cielo, si stanno orientando i valori dei fattori dinamici del popolo.

* * *

Ottobre 1924: ali tricolori al Sisemol; pionieri due goliardi: Segre e Cattaneo, accompagnati dall'ingegnere Cambilargiu. Dicembre 1926: Ho l'onore di conoscere Cattaneo non più studente ma sempre aviatore, oggi ha voluto aggiungere una penna vittoriosa alla nostra ala. Alto, smilzo, l'occhio sereno, la chioma luminosa ha dei solchi d'ombra. Una mano leggera, ha passate le belle dita, in una carezza non mai provata: è l'amore luminoso dello spirito. Egli, fortunato dottore in medicina, ha potuto studiare comparatamente la struttura pentametra dell'uomo come energia solare in rapporto alle ali ed alla coda degli uccelli, per raggiungere

il numero nove della perfezione, che fonde in un eterno ritorno, lo sconfinamento spirituale coll'ente fisico di propulsione, al quale purtroppo ancora si soggiace. Perciò, lo ascolto con deferente attenzione: anche perchè egli ha centoquarantatrè adoratrici — il numero si è potuto sapere per la nostra indiscrezione isterica del caso. Beffardo! Dice: la macchina ha sempre indebolito lo spirito. Il volo a motore deve considerarsi come una applicazione del volo a vela che rimane il perno fondamentale del senso del volo. In Italia, non lo si vuole capire. Si considera il volo a vela come trastullo da ragazzi, attività ingenua ed inutile. Invece solo così, si può avere il senso del vento, dello spazio, e ricevere uno sviluppo dei propri istinti aerei con raggiungimento dell'idea del volo. Prima di volare ho corso il mare, colla bella vela tesa, limite solo fantasioso. Assorbito l'equilibrio nel vento, e inebriato dalla gioia del distacco terreno ho tentato i primi voli. I giovani allievi sono invece portati ad adorare il motore come forza di iniziazione: questo è errore. Si nega in tal modo al sangue di ricevere l'impronta dell'ala. Si impoverisce il coraggio, limitandolo alle migliaia di giri al minuto dell'elica corrispondenti al doppio decimetro per la mente d'un capomastro costruttore — si crede al prodigio della macchina, come raggiungimento d'un'insperata creazione dello spirito, si tocca l'inverso: l'annientamento dello spirito. Nel volo a vela il cuore supplisce il motore, le braccia s'incarnano nelle ali; *l'uomo conquista lo spazio e ne diventa espressione.* Le ali così vivificate acquistano nella realizzazione costruttiva, un armonioso sviluppo, permettendo al pilota di sfruttare tutte le possibilità aerodinamiche. Il nocchiere detta la forma dello scafo della sua nave e l'armatura delle sue vele. Così dal pilota si richiede questa divina intuitiva sensibilità, per l'evoluzione nel campo scientifico. Le grandi crociere di Lindbergh senza scalo, si riducono ad un problema di velatura come nel volo a vela; così pure per la velocità dei diavoli rossi nella coppa Schneider. L'applicazione fatta alla navigazione idrica dal Fletner di un vecchio

fenomeno aerodinamico, noto sotto il nome di « effettus Magnus » porta dell'innovazioni insperate per la ridotta superficie del piano rotante. Coll'Aerotoplano arriveremo a sfruttare come energia motrice la carica di elettricità d'ambiente, fino a giungere all'induzione magnetica.

L'induzione magnetica con nuove composizioni metalliche ci aprirà la via alla navigazione transplanetaria.

« *Il sole o l'uomo rivela ogni cosa, ma esso, da nulla è rivelato fuor che da se stesso* ».

* * *

L'impiego del mezzo aereo nei futuri conflitti, porta a cercare febbrilmente nell'arte — nell'estetica — nelle scienze — forme superiori di vita da imporsi come centri luminosi, perchè vengano rispettati dalle distruzioni. Così fù un tempo di Atene di fronte a Sparta.

La nostra terra rimane un'ardente fucina di uomini che saprà rifoggiare il centro universale, come voleva il Macedone per la sua Alessandria. Va riedificata l'ara di Giove su Monte Cavo, prora immane che si tende verso il mondo, nido delle aquile del nume, di dove la gente latina ebbe il primo impulso verso le future conquiste. La foresta deve difendere la montagna sacra ai latini dell'*Imperium*. L'incompetenza degli uomini del secolo in cui la coltura ha raggiunti dei campi così vasti, è il fenomeno più tragico dell'evoluzione moderna. Le scienze si svolgono nel campo colturale obbedienti a delle leggi di statica ed estetica sorprendenti. I Greci in ciò erano maestri. Ogni lezione deve essere una conferenza, saggio di eloquenza e stile. La scuola è bene sia nel clima mite, nascosta tra alberi centenari. Per la scuola, chiediamo *Maestri armoniosi*, ogni presente nel triangolo propulsore Parigi, Londra, Berlino. Sia verso le remote civiltà sempre capaci di rinnovarsi. Sia verso gli uomini nuovi d'oltre oceano. La musica deve riallacciare i giovani alla tradizione spi-

rituale, la danza tende i cuori alla realtà del sogno. L'atletismo non deve creare degli specialisti come disastrosamente fino ad oggi è avvenuto seguendo lo stesso errore del campo colturale. L'atleta deve essere completo. Tutti gli sports vanno coltivati con equilibrio. Il fisico può essere modellato perfettamente, come lo scultore crea la statua. Mobilitiamo: sognatori — artisti — avventurieri — donne leggiadre — capi partito — che suppliscano colla ricchezza di metodo alla mancanza di mezzi e l'azione dilagherà nel mondo. Atene ha dato l'esempio. Diamo alla città una Passione: *le scienze e l'atletismo;* Una vertigine, *le ali.* Un dramma, *la giostra universale.* Allegorie d'atleti, cavalli, aquile, saranno le pietre miliari delle strade tracciate nel futuro. *L'Imperium.*

* * *

Le Pause danno nella sinfonia musicale l'espressione. Riconosco con fierezza che la mia generazione oramai sorpassata ebbe questo dono miracoloso. Ettore Cattaneo è il mio sogno radioso smascherato dalla notte della barba piena di stelle.

GUIDO KELLER.

SCAMPOLI AVIATORII

MONOPLANO E BOLLETTA.

Ecco telegraficamente, un'avventura personale che, nella sua origine e nella conclusione, è sostanzialmente comica. L'ho raccontata sovente ma non l'ho mai scritta, epperò non fa parte del mio volume « Icaro », pubblicato nel 1913. Premetto che ho il modesto orgoglio di affermare che sono stato il primo giornalista aviatore del mondo: orgoglio che mi costa parecchi capitomboli e qualche buon biglietto da mille, cioè tutto il mio, compresa la liquidazione della « Tribuna » che avevo abbandonata per l'aviazione.

Sul finire, dunque, del 1911 mi stavo riavendo da una grave caduta avvenuta sulla brughiera di Mirafiori, mentre pilotavo, prossimo al brevetto, un biplano tipo *Farman.* Mi attanagliava una cambiale di 500 lire che teneva gelosamente nel suo cassetto un noto buffo e inflessibile strozzino romano. La cambiale scadeva il 15 di gennaio. Disperavo di pagarla, quando a Modena, ove ero di passaggio, mi viene fatta la proposta di collaudare un monoplano ideato da certo ingegnere M. Compenso: 600 lire nette. Il giorno della Befana, ancora zoppicante e con cerotti al naso, alla fronte e all'orecchio sinistro, mi reco in un campo del Codognese ove trovo l'aeroplano. Nebbia bassa e spessa. Osservo la macchina: non è brutta, ma è una volgare e pedissequa copiatura del

Bleriot XII ad un posto solo, con motore *Gnome* rotativo. Che cosa aveva ideato questo ingegnere? Io però ero solo preoccupato di una cosa: che non avevo mai montato un monoplano. Ho qualche incertezza che svanisce al pensiero del buffo strozzino romano. Entro nella carlinga, metto in marcia e rullo. Andiamo bene. Il timone di direzione è docile: ma quando, in velocità, comincio a « tirare » per alzarmi, sento che la mia manovra è vana. E' un bel guaio. I patti sono chiari: per guadagnare le 600 lire bisogna staccare la macchina da terra. Provo e riprovo senza risultato, quando un colpo di vento mi prende di fronte e l'aeroplano, al tirare che io fo della leva, di altura, si alza una decina di metri. La mia gioia è soffocata dal fatto che la coda sta bassa e così io cabro, e che sotto di me c'è l'ignoto a cagione della nebbia. Sta bene che la terra l'ho abbandonata epperciò mi sono assicurate le 600 lire, ma c'è il caso che queste mi servano per il mio mortorio. Tento di guadagnar quota, ma l'apparecchio non mi dà retta. Viro a sinistra e il viraggio, non so come, viene fatto con precisione. Tento di scendere e mi accorgo che la coda toccherà terra prima del carrello, cosicchè, spezzata in due la carlinga, avrò il motore sul petto. La stessa fine del triestino Croce, mio compagno di scuola a Mirafiori. Bisogna decidere qualcosa. Chiudo gli occhi, mi alzo dal seggiolino, mi appoggio con tutto il corpo sul timone d'altura e attendo la picchiata. La manovra violenta fa alzare di colpo la coda, l'aeroplano scende quasi in candela, urta contro un arginetto della risaia. Sento uno schianto — lo stesso di qualche mese addietro a Mirafiori — compio una capriola in aria e finisco nel fango.

L'ingegnere è contento, nonostante che la mia prova gli sia costata l'apparecchio: 80.000 lire, e io pure. Egli dice di avere molto appreso durante il povero volo; io penso che intascherò. Si beve lo sciampagna, sepolti nella nebbia che s'era fatta più densa, e quindi parto per Roma. Mancano cinque giorni alla scadenza. Il 15 di gennaio il buffo strozzino viene a congratularsi con me del volo di cui ha letto la

notizia sui giornali e a giurarmi che non mi darà più un baiocco se continuerò a farmela con gli aeroplani. Io accetto le congratulazioni, prometto di essere savio per l'avvenire e gli dò la notizia che non ho un soldo. Era la verità! Egli urla e minaccia. Quando s'è sfogato ben bene, accetta la mia proposta di rinnovare la cambiale, portandola a 600 lire con scadenza alla metà di febbraio. Come l'abbia pagata non ricordo più. Certo che l'ho pagata. Ma sino da allora sono stato grato a quell'ometto buffo e inflessibile che senza volerlo, mi ha spinto a compiere una scapestrataggine che non fu, lo dico sinceramente, nè la prima nè l'ultima.

ADONE NOSARI.

L'ALA CHE VALICÒ LE ALPI.

GEO CHAVEZ.

Eravamo a colazione, al Simplon Kulm, quando il telefono, del quale aspettavamo con ansia lo squillo, ci ha fatto balzare in piedi. Siamo accorsi tutti intorno all'apparecchio.

Christiaens, in ascolto col telefono all'orecchio, ripete ad alta voce la comunicazione:

« Chavez è arrivato... si prepara a partire subito ».

Passa un lungo intervallo, poi la comunicazione riprende:

« Chavez è partito... alle 13,29... ».

Aspettiamo con ansia; pensiamo a quell'uomo che è già librato in cielo. Passano incalcolabili momenti di silenzio. Christiaens chiede, con voce mutata:

— Parlate... Ma parlate dunque!... Cosa avviene?... dov'è?... Ebbene?...

La comunicazione finalmente continua:

— Si eleva sul Riedalp... Si innalza ancora... Prende la direzione del Sempione...

Un'altra pausa senza fine, poi le parole:

— E' sparito!

Siamo tutti fuori, nella spianata, protesi sul parapetto della strada e studiamo con lo sguardo la lontananza. Egli è

laggiù, ma non lo vediamo. E' troppo piccolo, è una molecola che vaga sull'immenso sfondo della valle del Rodano. Sarà in qualche parte, nell'azzurro delle distanti montagne, contro le macchie violastre dei boschi, oppure sui candori dei ghiacciai di Aletsch che toccano le nubi. Certo avanti a noi. Non credevamo che un uomo fosse una così infima cosa quando ha abbandonato la terra!

I minuti trascorrono eterni, minuti di angoscia. Il nostro sguardo scende negli abissi tenebrosi della Saltine, sui quali strapiombano, immani come delle muraglie erette fra la terra ed il cielo, gli scogli del Glishorn. Non vediamo il fondo del baratro. Più lontano il Riedalp, il primo sperone della montagna, che il volo ha già attraversato, è giù, oscuro di pini, dirupato, basso. E dalla pianura sembra gigantesco! Noi siamo fuori della zona degli alberi, siamo vicini alle nevi eterne e alla lugubre nudità delle roccie, a mille e seicento metri sulla valle.

Taciamo, ma come un maglio sentiamo dentro di noi il pulsare del cuore. Con voce concitata Christiaens rompe improvvisamente il silenzio: « Eccolo!... Attenti!... Si ode il motore! ».

Teniamo il respiro, ascoltando. Ma non udiamo che un ruggire lontano di torrente nella quiete solenne, profonda e paurosa della montagna.

— Ma sì, — sussurra Christiaens — io lo sento. Udiamo anche noi, poco dopo.

E' un rombare di macchina appena distinto. Abbiamo un fremito, ma uno chauffeur che aspetta presso alle automobili pronte, esclama: « Un'automobile, laggiù sulla strada ».

Infatti lontano, in basso, sul viale che come un filo bianco si attorce sulla falda del Wasenalp, scorgiamo una piccola cosa che fugge. Le valli e le pareti di roccia ne mandano l'eco remota fino a noi.

La disillusione ha un non so che di doloroso; l'aviatore che

credevamo vicino ci pare ora sperduto. Su tutti i visi vi è la stessa espressione di trepidanza. Perchè mai soffriamo tanto nell'attesa? Perchè mai l'amiamo come un fratello quest'uomo sospeso sulla morte? Trascorrono minuti di angoscia; i binocoli tremano nelle nostre mani. Non abbiamo più coscienza del tempo. Ci pare che non arrivi mai. Ci pare che non arrivi più.

In questo momento il tentativo ci si rivela improvvisamente. Abbiamo l'impressione di esserci illusi sempre, tutti, ma che la verità sia quella che sentiamo ora, troppo tardi. Pensiamo con raccapriccio alla caduta. Respingiamo la visione orribile dell'aeroplano che precipita dalle nubi. Così piccolo che nessuno lo vede, che nessuno lo ritrova.

Sentiamo di vivere un momento decisivo; sentiamo che si avvicina un istante al di là del quale l'attesa è vana, e la speranza si dissolve. E abbiamo paura di questo limite inesorabile.

Alcuni corrono in giù, verso un punto dal quale si scorge meglio l'apertura della valle. Christiaens fissa la parete del Glishorn che vediamo di profilo, da dietro alla quale egli si aspetta di vederlo spuntare.

Ed è lui il primo a scorgerlo.

Un urlo di sollievo e di entusiasmo sfugge da ogni bocca. E' la liberazione da un incubo atroce. L'aeroplano si avvicina rapidamente: si profila altissimo, pare che rasenti le rocce con la punta dell'ala destra. Dietro a lui scintillano i ghiacciai. Di sotto si spalanca un abisso di mille metri.

E' immenso nella luce, leggero ed eterno. Ingrandisce, gira intorno alla vetta dello Staldhorn, poi intorno a quella dello Shienhorn, con la eleganza con la quale avrebbe virato intorno al pilone d'un aerodromo. I piloni giganti sono girati. L'aeroplano lascia a destra l'albergo del Sempione, passa a circa trecento metri dalla vetta.

Una commozione profonda ci inchioda tutti: rimaniamo senza un gesto, senza vita, con l'anima negli occhi e il cuore

in tumulto. Siamo affascinati e soggiogati dalla sublime bellezza di quello che vediamo. Mille anni di vita non potrebbero cancellarne la memoria.

L'imponenza maestosa dell'alta montagna viene forse da quello che essa ha di inconquistabile, di irraggiungibile, di troppo alto e di troppo grande, dalla sua vicinanza al cielo; ed ecco che, con slancio più impetuoso e più ardito di quello dell'aquila, un uomo la sorvola.

Trascorrono alcuni secondi così, in questo incantamento, prima che le idee ritornino nella nostra mente. Poi balziamo sull'automobile. Christiaens prende posto fra noi. Due gendarmi svizzeri che vanno a sbarrare la strada presso l'Ospizio per non lasciar passare vetture estraneé alla gara, salgono sulla nostra macchina e via di corsa.

Guardandoci in viso ci accorgiamo di avere gli occhi rossi. Anche i gendarmi piangono, mormorando teutonicamente: Mon Tieu, Mon Tieu!

L'aeroplano sta per imboccare la valle del Krummbach che avevamo trovato due ore prima piena di raffiche e di turbini.

Passando sui pascoli dell'Ospizio si abbassa. « Atterra! Atterra! Eccolo che atterra! » gridiamo. E' evidente che l'aviatore ha un momento di incertezza. Forse sta per atterrare quando si accorge che il vento non lo assale con la violenza temuta, e prosegue. Egli lascia dietro di sè l'ultimo angolo di terra sul quale possa scendere. E' l'ultima salvezza.

Il pericolo lasciato alle spalle ricomincia. Il volo si inoltra sull'orrore della montagna. Non può finire più che col trionfo o con la catastrofe.

— Chavez Chavez! Evviva! Evviva! — urliamo follemente, disperatamente.

Egli vola per alcuni istanti sopra di noi. Non vediamo l'aviatore. Non scorgiamo che il di sotto delle ali, cave, diafane, e il turbinare lucente dell'elica.

— Chavez! Chavez! Iddio ti guardi! Evviva! — E subito, in uno slancio delirante di speranza gridiamo:

— E' passato! è passato! ha vinto! ha vinto! Vittoria!

Christiaens guarda ipnotizzato e ci dice con voce strozzata dalle emozioni:

— Non ancora... Dio mio, non ancora.

L'automobile precipita nelle discese vertiginosamente. Abbiamo lasciato i gendarmi e corriamo verso Gondo e passiamo nella valle solitaria spargendo il coro delle nostre urla frenetiche.

L'aeroplano si allontana da noi, passa contro le scogliere immani del Gatenhorn, appare sullo sfondo dei nevai del Fletschorn, lungi, soffici, pieni di ombre azzurre.

Eccoci nelle gole.

Non si può immaginare nulla di più orrendo. La strada corre incassata fra immense pareti di roccia a picco. L'ombra perpetua impedisce ogni vegetazione, non si scorge in certi punti che una striscia di cielo chiuso fra gli orli del baratro, sul quale si affacciano chiome di pini lambite dal sole.

Attraversiamo lunghi tunnels, scavati sui fianchi della roccia. Il continuo scrosciare di un torrente impetuoso echeggia presso la via.

Talvolta l'angusta valle sembra senza uscita, sbarrata da speroni dirupati, corsa da cascatelle che spruzzano e rimbalzano nelle spaccature, mettendo sui foschi scogli lunghi filamenti di candida spuma.

— Egli è passato ben lontano di qui! — ci diciamo, pensando con spavento ad un volo su questo terribile paesaggio. Ma quando in un allargamento della gola attraversiamo il villaggio del Gondo, vediamo gente fuori delle case, tutta agitata, che ci fa segni. Le guardie doganali svizzere fanno largo e ci invitano a gesti a proseguire di corsa. Ma come mai sanno che un aeroplano è volato sull'altro versante? Pensiamo che sia stato il telegrafo ad informarli.

— Ma questa gente ha visto! — esclamiamo stupefatti quando attraversato Iselle troviamo i primi italiani che applaudono e ci urlano: « E' passato! ».

Non possiamo credere che Chavez abbia avuto l'audacia

di volare sulla spaventosa valle del Toce, orrida come un girone dell'inferno dantesco. E pure, a Vegogna, degli operai che costruivano un edificio sono tutti immobili sulle impalcature, e guardano il cielo verso Domodossola. Gruppi di alpigiani acclamano. Le donne sventolano i fazzoletti che si sono tolti dal capo. Una indicibile espressione di stupore e di gioia illumina i loro volti.

Incontriamo dei soldati alpini. Ci fermiamo ad interrogarli in fretta:

— Lo avete visto?

— Sì.

— E' passato qui sopra?

— Sì, sul ciglione di sinistra.

— A che altezza?

— A quattrocento metri.

— Quanto tempo è?

— Dodici minuti.

Rimaniamo sbalorditi. Supponiamo che Chavez, disceso un poco dopo attraversato il Sempione, si sia trovato troppo in basso di fronte al passo del Monscera, più alto del Sempione di cento metri, ed abbia infilato le gole del Gondo.

Immaginiamo quello che egli deve aver provato nel bivio mortale e abbiamo un senso di costernazione. Ma il pensiero che egli forse è già a Domodossola, che le Alpi sono valicate, ci risveglia, e ci fa spargere in evviva il nostro entusiasmo.

Avanti dunque. La corsa riprende. Temiamo di non arrivare in tempo a vedere l'aviatore prima che egli riparta per Milano. Egli si era fissato un limite di dieci minuti per rifornirsi e riprendere il volo verso la mèta.

Si sarebbe trovato a Milano verso le tre e mezza e avrebbe compiuto in due ore un viaggio che i treni più veloci compiono in quattro ore.

L'aria si fa calda. Scendiamo nella regione dei castagni. Il cielo è limpido e il sole saetta. La valle dell'Ossola si apre

avanti a noi ampia, diafana, luminosa. L'automobile non corre abbastanza per la nostra impazienza.

Eccoci alle prime case di Domodossola. Giungiamo in una piazza. La gente accorre, comprende che noi seguiamo l'aviatore e cerchiamo il campo di atterramento.

La folla è triste.

Ai nostri gesti concitati, una voce ci grida: « All'Ospedale! Voltare da quella parte ».

Noi continuiamo a vociare esultanti.

Quella parola sinistra ci è sembrato dovesse essere lo strano nome di una località. Non pensiamo che una sciagura possa essere arrivata quando tutti i pericoli erano sorvolati, quando l'aviatore aveva lasciato dietro di sè tutti i baratri e i picchi ed i precipizi delle Alpi. Un simile dubbio ci sarebbe sembrato assurdo. Noi corriamo a festeggiare il trionfatore.

Vediamo un gruppo di folla silenziosa che si accalca ad un cancello. La costernazione ed il dolore sono in ogni viso.

Ci fermiamo impressionati. Un ufficiale si avvicina e ci dice: « E' caduto. E' qui, all'Ospedale, arriva in questo momento ».

Precipitiamo improvvisamente dalla gioia al dolore.

Ci sentiamo storditi, ci ostiniamo a sperare contro speranza. Ma arriviamo in tempo a vedere il povero Chavez trasportato nella sala operatoria dell'Ospedale. Pare un cadavere, tanto si abbandona; le vesti in disordine e insanguinate, la testa oscillante, il viso pallido e gli occhi socchiusi. La sua bocca è tumefatta e sporca di sangue. Un guanto stracciato gli è rimasto sul petto. Ha la gamba sinistra fasciata sul calzone e chiusa fra delle assi.

Che orrendo momento!

Non si riconosce più il giovane di poche ore prima, così pieno di ardimento e di vita. Un lamento lieve esce dalle sue labbra socchiuse. Seguiamo il triste corteggio dei portatori e dei medici, in punta di piedi, attraverso una lugubre corsia, dai cui letti bianchi i malati guardano con indiffe-

renza. E noi pensiamo al tumulto sterminato di acclamazioni deliranti che lo aspettava laggiù a Milano.

Nella sala operatoria i medici in camiciotto bianco lo spogliavano, cautamente, gli tagliavano a pezzi il vestito e le scarpe. Il ferito ripete le parole: « Piano! fate piano! » con un accento che strazia.

Ci avviciniamo a lui, ci riconosce e fa un cenno di scoramento con la testa. Poi chiude gli occhi dai quali scendono lacrime silenziose sulle gote sporche di terra.

Christiaens lo chiama. Il ferito lo guarda e gli serra leggermente la mano. La sofferenza gli strappa lamenti sordi e profondi.

— Ma come è successo? — domandiamo a bassa voce a Duray, l'aviatore amico che l'aspettava all'*atterrissage*, e che troviamo lì pallido ed annichilito.

— Le ali hanno ceduto a venti metri dal suolo. Scendeva benissimo, veniva giù a volo *plané* con delle piccole riprese di motore. A un tratto, *crac*, le ali si sono staccate e si sono piegate indietro; si sono chiuse come quelle di una colomba. L'apparecchio è precipitato a picco e poi si è rovesciato sul dorso fracassandosi. Non ci rimane più nulla: è un ammasso di rottami senza forma; il volante è tagliato via, l'elica torta e spezzata, del *fuselage* non esiste un'asse intera, il carrello di *atterrissage* è irriconoscibile. Pensate: egli è rimasto sotto a tutto, nell'intrigo dell'apparecchio spezzato, col viso contro la terra. Non ha perduto la conoscenza, mi ha nominato. Povero amico mio! L'apparecchio era stanco, aveva lottato col vento. E' terribile.

Duray parlando poteva trattenere a stento la sua commozione. Ci ha mostrato il barometro spezzato raccolto fra i rottami. La sua punta aveva cominciato a scrivere quando l'aeroplano era disceso a mille metri di altitudine. L'aviatore si era trovato senza guida, era andato a caso, giudicando a occhio. Ed era riuscito a passare!

Poco lontano dall'Ospedale sulla piazza è esposta una

grande lavagna con su scritto l'ultimo bollettino. Esso dice: « Chavez disceso felicemente... Viva Chavez! ». E' stato scritto appena si è visto l'aeroplano passare sulla città.

E Chavez invece muore.

LUIGI BARZINI.

IL CROCIFISSO SULL'ALA.

— Va in Italia. Consegna queste lettere. Arrangiati come meglio puoi. Ritorna qui. Porta con te degli apparecchi. Ne abbiamo bisogno.

Il Comandante non dice altro. Ma ha detto abbastanza. Gli uomini disperati e appassionati che egli ha portato con sè, a vivere dinanzi alla petraia del Carso formicolante di cadaveri insepolti, la grande tragedia di Fiume, non hanno bisogno di molte parole. Ultimi venturieri dell'ideale, questi « ribelli » fiumani che il Governo di Francesco Saverio Nitti ha accodato alle estreme trincee della disobbedienza e del sacrificio, tengono ormai da mesi la città martire — contro il mondo.

Non ha detto « Fiume c'est la lune », il vecchio comunardo dal volto mongolico, che ha forgiato la catena di Versailles? E non hanno approvato, con pacato e borghese buon senso, tutti coloro che, nella « Roma torbida e molle dei truffatori e dei disertori », scaldano i divani dei caffè bofonchiando ingiurie servili e basse ironie da ruffiano contro gli uomini della notte di Ronchi?

... parecchi anni dopo, molti degli stessi uomini ripeteranno le stesse ironie contro i « responsabili » della marcia su Roma: fino al momento, almeno, in cui sapendoli entrati vittoriosamente in tutti i Ministeri accorreranno sotto le finestre a gridare l'osanna...

Ma torniamo a Fiume, dove l'aria è più pura. Quella mattina di febbraio, Gabriele d'Annunzio affida dunque al Tenente aviatore Tommaso Cartosio, di Molarè d'Acqui, un pacchetto di lettere per l'Italia. Una è diretta a De Vecchi: l'altra porta l'indirizzo dell'Uomo che — due anni dopo — balzerà al timone dell'Italia e ne guiderà la Storia.

Bisogna passare, a qualunque costo. Bisogna rompere il cerchio di vigilanza — soldati, carabinieri, guardie — che il Governo di Nitti ha consolidato intorno a Fiume. Bisogna evitare la cattura e non dare l'allarme. Tanto, l'allarme ci penserà a darlo la Radio della *Dante Alighieri*, che continua a pettegolare per le vie dello spazio e di informare Roma che « un pericolosissimo legionario è sparito da Fiume, diretto nel Regno... ».

E Cartosio si prepara a obbedire e a « passare ». Passerà nella notte del 1 marzo, come tanti altri sono passati prima e dopo di lui, dopo avere indossato una divisa di ferroviere ed essersi appollaiato nella garitta di un vagone merci: su uno di quei treni che salgono rantolando e sbuffando verso il nodo ferroviario di San Pietro del Carso, investiti in pieno e spazzati dai riflettori che cercano inutilmente di identificare e di cogliere il contrabbando umano...

Cartosio non è un novellino. All'inizio della vicenda fiumana, è scappato con otto apparecchi dal campo di Bolzano; figurarsi se si trova impacciato a rientrare nel Regno ora che ha in testa il suo bravo berretto da ferroviere, con galloncino d'argento!

La cosa lo diverte quasi. Piccolo, magro, nervoso, irrequieto, Cartosio non parla e non agisce senza un vorticoso tramestìo delle mani: è veramente un ferroviere del servizio « Movimento »...

E arriva a Torino, presso una vecchia zia: una donna che ha l'anima e lo spirito rassegnato ed eroico di quelle che furono le meravigliose madri del Risorgimento. La zia lo nasconde in casa: sa che suo nipote è un soldato « disertore » di fronte alla legge di Nitti, ma sa che è un eroe di fronte

alla legge del cuore. Cartosio può, così, arrivare alla casa di Cesare Maria De Vecchi, il magnifico soldato di Val Cismon, il triumviro di domani... E gli rimette il prezioso pacchetto: le lettere del Comandante d'Annunzio.

Ora la missione è compiuta. E la febbre di una nuova impazienza comincia a bruciare nelle vene di Cartosio. Bisogna tornare a Fiume e — possibilmente — non tornare a mani vuote: questo è l'ordine del Comandante.

L'aquila che rientra al nido può tornare senza una preda nel becco? In questo caso, la preda non può essere che un apparecchio, uno di quegli apparecchi di cui la causa fiumana ha tanto bisogno.

Mancano i quattrini: primo problema da risolvere. Da due mesi, d'Annunzio non offre ai suoi legionarii, secondo il costume garibaldino, che « pane e pericolo ». Le sudicie banconote jugoslave di cui rigurgitano le casseforti del Quarnaro non hanno nessun potere d'acquisto: bisogna *arrangiarsi*.

Chi salva la situazione per i primi bisogni — in attesa che il gruppo romano capeggiato da Raul Palermi dia i fondi necessarii — è la vecchia zia di Cartosio.

— Figliolo, vai a Molarè. Sai che, nel tuo paesetto, hai lasciato della roba da vendere: prati e vigne. Vai, realizza e che Dio ti benedica!

Oh! piccola borghesia italiana che talvolta vieni descritta come implacabilmente attaccata al biglietto da cento e da mille, come tu sai trovare sempre nel tuo vecchio grembo, i cuori eccezionali, per le ore eccezionali!

Ma uscire da Torino non è semplice. La casa è vigilata, come sono vigilate le abitazioni dei congiunti di Cartosio a Genova ed a Molarè. Bisogna cogliere a qualunque costo — è l'ordine di Roma — il « pericoloso aviatore che compromette le buone relazioni dell'Italia cogli alleati »...

...poichè non bisogna dare nessuna pena a Belgrado, nessuna amarezza al signor Clemenceau, nessun mal di capo a Lloyd George...

E sulla strada di Ovada, presso Molarè, un maresciallo dei carabinieri — esecutore incolpevole degli ordini superiori — arresta Tommaso Cartosio: l'aviatore ribelle è in trappola, e viene tradotto, con grande sfoggio di precauzioni, alla cittadella di Alessandria: sbarre alla finestra, sentinella alla porta, toilette da ergastolano.

Il 28 marzo il Bollettino fiumano pubblica queste parole temerarie:

— Il Tenente Cartosio è stato arrestato ad Ovada; *lo faremo evadere.*

Notte del 30 marzo. Diluvia, sulla cittadella d'Alessandria: l'acqua scroscia e si polverizza sulle grosse pietre della vecchia fortezza, affidata al comando del Tenente Colonnello Ginocchio. Lungo i bastioni, le sentinelle si riparano alla meglio sotto le garitte di pietra, e ascoltano il fragore delle cascatelle, nei fossati.

Se un operatore cinematografico fosse appostato dietro il quarto bastione, e disponesse di riflettori potenti, potrebbe cogliere una scena romanzesca. Obbedendo a una lenta trazione ritmica, dall'interno, la sbarra centrale di una finestrella delle prigioni, s'è improvvisamente allentata: durante tre giorni è stata sottoposta al continuo logorìo d'una lima, entrata nella cittadella dentro il cavo d'una pagnotta d'ordinanza.

Ecco che, al vano ormai libero della finestra, viene giù penzolando una forma grigia: è una coperta militare attorcigliata e legata con filo di ferro... Poi, due gambe seguono la coperta; un corpo, una testa...

Un minuto: si ode nella fanghiglia molle del fossato il tonfo sordo di un uomo che cade. A cinquanta passi di distanza, la sentinella — un soldato toscano — allunga la testa fuori della garitta e tende l'orecchio: ha sentito qualche cosa. Bah! dev'essere la pioggia...

Non è la pioggia: è Tommaso Cartosio, che se ne va, all'inglese, dal mastio di Alessandria, ben deciso a frugare

tutti i campi di aviazione dell'alta Italia per trovare l'« uovo pasquale » da portare a Fiume...

Comincia per lui una nuova, disperata odissea. In un angolo del fossato, le complicità provvidenziali dei « fiumani d'Italia » gli fanno trovare pronta una uniforme da tenente; in tasca c'è anche un paio di baffetti all'americana, col relativo cerone necessario per piazzarli sotto il naso.

— Accidenti! — mormora Cartosio fra sè — Se questa pioggia scioglie la cera, perdo i baffi per strada!

In due minuti, ha rivestito l'uniforme. Striscia nell'ombra, appiattandosi tutto contro le alte muraglie gocciolanti, entra nel raggio d'un fanale che l'acqua circonda di un alone biancastro e pulverolento: si raddrizza, cammina spedito, passa nell'androne davanti alla sentinella che rettifica la posizione, è fuori, dove un automobile aspetta.

Solo alle cinque di mattina, quando l'automobile fila sulla strada di Vercelli, suonerà l'allarme nella fortezza di Alessandria, e il Colonnello sentirà al telefono una voce misteriosa ed ironica:

— Scusi... Vuol vedere se il Tenente Cartosio è ancora in casa?

Intanto Cartosio, tornato uccel di bosco, si dà un gran da fare e riprende i contatti con i compagni aviatori che, pur intimamente devoti alla causa fiumana, non hanno potuto raggiungere la città olocausta.

A Mirafiore, e in tutti i campi piemontesi, niente da fare. E niente da fare a Milano e nei campi lombardi. Il Governo fa custodire dalla truppa i pochi apparecchi in assetto di volo. L'aviazione è morta, disarticolata, smembrata: Nitti e l'Italia del dopo guerra devono farsi perdonare dal Partito Socialista la colpa della vittoria.

Soltanto a Padova si può sperare qualchecosa. A Milano, Cartosio ha trovato un magnifico compagno: è l'aiutante di battaglia Bellaria, uno dei meravigliosi aviatori della « Giovine Italia », uno di coloro che, assieme a Casagrande, scendevano durante la guerra e l'invasione al di là del Piave,

in territorio nemico, e riportavano ai nostri Comandi informazioni preziose.

I due amici sono subito d'accordo. Si fabbricano delle false *basse di passaggio* e si dirigono a Padova, al campo di San Nicolò.

Lì, confusi colla folla degli altri ufficiali, sorretti dalla silenziosa complicità di quanti sono già moralmente guadagnati alla causa di Fiume, essi cominciano ad aggirarsi, di notte, intorno all'hangar dove sono custoditi gli apparecchi e a studiare la situazione.

Il campo è custodito dai carabinieri: sei militi e un brigadiere, rifugiati di notte in un baracchino di tavole, illuminato da un fumoso lume a petrolio. Non è « splendida » l'amministrazione militare, sotto Nitti...

Una sera, Cartosio riesce a entrar dentro. E vede subito « l'occasione ».

C'è poco da scegliere. Vicino alla porta, proprio contro i due grandi battenti di lamiera zincata che si aprono scorrendo sulle rotaie, c'è un apparecchio. Bellaria, fuori, nascosto dietro una siepe, aspetta notizie.

— L'apparecchio c'è. E' lì dietro. Basta un nulla per farlo uscire. Il terreno è sgombro davanti. Se il motore attacca...

C'è un guaio. All'apparecchio mancano — soltanto questo! — le ruote e il magnete. Ma i due non indietreggiano davanti alla difficoltà. Sono stati, dal Comitato fiumano di Roma, riforniti di quattrini, e i quattrini servono a vincere le esitazioni di due motoristi borghesi.

Una notte, tutto è pronto per la partenza. Pazientemente, con un lavoro da talpe, i due aviatori hanno scavato un cunicolo che permette di entrare nell'hangar, anche quando i carabinieri hanno chiuso le porte. E i custodi hanno ricevuto, quella sera, la visita di un Maresciallo « nuovo » che aveva, nella valigetta, sei bottiglie di vecchio vino delle Cinque Terre...

Alle tre di mattina, lavorando al buio perchè nessuna

luce filtri dal capannone, i due uomini riescono a piazzare le ruote e a mettere a posto il magnete.

Partirà il motore? Nessuna prova è, evidentemente, possibile. Bisogna giuocare il tutto per tutto: al primo frullo dell'elica l'allarme sarà dato...

A questo punto — nell'ombra — avviene un colloquio bizzarro. Bizzarro? Dovrei dire: epico.

I due uomini sono vicini, ansanti, uno di fronte all'altro.

— Bellaria — dice Cartosio — da sei giorni noi parliamo di questo apparecchio. E non abbiamo avuto ancora il coraggio di toccare un argomento essenziale. *Questo apparecchio ha un posto solo.*

Bellaria sussulta.

— Lo so. Sono io che partirò.

— No, Bellaria. Senza di me tu non parti. *Tu mi porti a Fiume.*

— Con un monoposto? Sei pazzo? E dove ti metti?

— L'ho pensato. *Mi leghi al posto della mitragliatrice, sulle ali.*

... solo Iddio ha sentito, di lassù, le parole dell'epopea...

Si è deciso in precedenza che, se il primo balzo riesce, il pilota punterà su Vicenza e atterrerà in un campo abbandonato. Là soltanto è possibile rifornire di benzina il velivolo: Cartosio raggiungerà la località in automobile. E di là si spiccherà il volo per Fiume.

Sono le quattro precise. Due soldati, due complici, sbucano dall'ombra e fanno scorrere lentamente le grandi porte, sulle rotaie che sono state unte di grasso per evitare il cigolìo. Cartosio, col cuore che batte furiosamente, guarda in direzione del baracchino dei carabinieri: nessuno si muove...

L'hangar è aperto. Bellaria si è infilato nel seggiolino. I due soldati si accostano all'elica. E' il momento supremo... Se l'elica non frulla subito, se il motore non attacca e fa degli scoppi a vuoto, tutto è finito...

Due secondi, tre secondi, cinque secondi: un fragore improvviso, crepitante, assordante. Curvi fra le erbe, Cartosio

e i due soldati scappano a gambe levate, mentre la porticina del posto di guardia s'apre di colpo e due carabinieri trasognati appaiono sul limitare.

... in tempo per vedere l'apparecchio rullare furiosamente sul campo, levarsi di colpo sotto lo strattone violento dei comandi, impennarsi verso l'alto, nella gloriosa alba che nasce...

Cinquanta minuti dopo, sul campo di Vicenza. La gramigna lo ha invaso. Il velivolo dei fuggiaschi è seminascosto dalle erbe alte. Cartosio, sopraggiunto in automobile a una velocità pazzesca, sta travasando la benzina. Non si è trovato benzina per aerei e bisogna servirsi di comune benzina da automobile, filtrata con mezzi primitivi, attraverso il feltro di un vecchio cappello Borsalino.

Bellaria freme di impazienza: ogni minuto perduto può rappresentare la rovina del tentativo folle. Cartosio si fa avanti, tranquillo, svolgendo dalla cintura una grossa fune.

— A te. Legami lì sopra.

Bellaria ha un attimo di esitazione. E' spaventosamente pallido. Sa che cosa significhi affrontare il cielo di Trieste e la bora del Carso, sovraccaricando di un altro uomo, un apparecchio monoposto. E si domanda che cosa diverrà il suo compagno, in quella spaventevole posizione, per quattro ore di volo.

Ma Cartosio è sereno, tranquillo, preparato a tutto. Abbraccia il compagno, gli ripete all'orecchio la parola della fede comune: O Fiume o morte!

E si sdraia bocconi sulle due ali congiunte dell'apparecchio. Fra le gambe divaricate, passa la testa del pilota: la vita è trattenuta da cinque stretti giri di corda ai supporti della mitragliatrice, smontata. La testa, ha per raggiera l'elica, a pochi centimetri dalla fronte...

L'uomo è crocifisso, sull'ala.

Bellaria sente drizzarglisi i capelli in testa. Decollerà l'apparecchio in quelle condizioni? Il campo, pieno di buche

e di erbacce, è limitato in fondo da una spalliera di pioppi, questi Re degli orizzonti.

Se il velivolo dovesse capotare, Cartosio sarebbe perduto al primo urto. Ma non si può tornare indietro. Prima di salire al suo posto, Bellaria bacia il compagno sulla fronte e si annoda al collo il fazzoletto coi colori fiumani.

Si parte... Il motore attacca, ruggendo. Cartosio sente il mento urtare con violenza sull'ala e il vento della corsa flagellarlo. Il velivolo rulla disordinatamente sul terreno ineguale; Bellaria, colle mani contratte, apre tutta la manetta del gas e tenta una picchiata verso l'alto.

La cortina dei pioppi s'avvicina vertiginosa; l'apparecchio *non ce la fa...*

Ma sì! Visto che non riesce a « saltare » gli alberi, Bellaria li gira, li evita, li sfiora coll'ala, è in alto, libero, vittorioso, nel sole, col suo carico umano.

E la grande avventura aerea comincia, sul cielo Veneto. Lo SVA monoposto oscilla paurosamente sotto il peso e sotto le raffiche che lo colgono di sotto in su e lo fanno danzare sui vortici. Pochi uomini resisterebbero alla spaventevole tensione fisica cui è sottoposto Cartosio, inchiodato sull'ala, assordato dal fragore del motore, intirizzito dal vento freddo della corsa e dal vertiginoso fischio dell'elica che sembra sfiorargli il viso...

Di tratto in tratto, Bellaria arresta il motore. Lo SVA comincia a planare nell'azzurro, e quei pochi attimi di tregua servono a dare un lieve ristoro al passeggero. Cartosio, agitando le mani all'indietro, fa segno al pilota di passargli la bottiglia del cognac e ne trangugia qualche sorso.

Il calore che viene dai tubi, gli ridà un poco di forza: poi il motore riattacca, violentemente, e il velivolo risale. Passano su Trieste all'altezza di duemila metri, quando, di colpo, le formidabili « sventole » della bora fanno temere la catastrofe...

L'aeroplano subisce urti tremendi. Ora si inabissa sull'asse di una paurosa « picchiata », ora scivola d'ala, incli-

nato pericolosamente. E ad ogni inclinazione, il corpo di Cartosio che è *fermato* dalle funi soltanto alla cintura, segue il movimento e fa dell'acrobazia: urti di nausea salgono alla gola dell'uomo.

Neanche in questi momenti, Cartosio dimentica di rattrappire le gambe il più possibile, per non danneggiare colle scarpe il fragile bordo delle ali. Ad un tratto Cartosio si fa inquietissimo... S'avvede che Bellaria sbaglia direzione e « lascia portare » verso l'interno, in direzione di Lubiana.

Bellaria non ha mai volato sul cielo del Carso e non è mai stato a Fiume; non ci mancherebbe altro che finire fra gli jugoslavi!...

Con dei disperati gesti della mano, Cartosio fa segno al pilota di portarsi verso il mare. Bellaria capisce. Ed ecco che, verso le dieci, appare in distanza, splendente di sole, Fiume d'Italia...

In una nuova tregua del motore, i due lanciano un formidabile urrah. Ma la meta non è ancora raggiunta. Bisogna « scavalcare » le montagne, perchè il campo d'aviazione fiumano, è dietro la città, a Grobnika...

E Bellaria risale. Ma in quel momento, per la prima volta dopo la partenza da Vicenza, il pilota teme la catastrofe. Lo SVA scricchiola, geme, esita, si impenna, obbedisce malamente ai comandi. Bellaria traccia colla mano libera poche righe sopra un foglietto e lo insinua nella mano di Cartosio: di Cartosio che ha già tutto il viso rigato di sangue, crivellato di piccole cicatrici che il vento freddo rende dolorosissime, e che sono il frutto degli urti e delle rullate sul terreno di partenza...

— Mi sembra che l'apparecchio *non ne possa più.*

Eccoli sul campo di Grobnika. Dal basso hanno visto il velivolo e col canocchiale hanno scorto una figura umana collocata a traverso le ali.

Un pazzo! Non può essere che Tommaso Cartosio, che ritorna con un apparecchio, secondo gli ordini di d'Annunzio.

Bellaria raduna tutte le sue energie, in un tentativo supremo. Picchia e all'ultimo momento, raddrizza. L'apparecchio balza sul terreno, scivola, rulla, si ferma, circondato da una folla di legionarii commossi e plaudenti.

Cartosio sembra svenuto. Sciolgono in fretta la fune, lo sostengono, lo aiutano a scendere. Ma le gambe rattrappite dallo sforzo muscolare e dal freddo non lo reggono; l'aviatore si affloscia come un cencio. Un cordiale lo rianima. Allora si alza, a stento, e non ha che un pensiero: abbracciare Bellaria e ringraziarlo d'averlo portato a Fiume...

Ora si va alla Reggenza del Carnaro, dove d'Annunzio aspetta « il crocifisso che scende dal cielo » e abbraccia gli Eroi del folle volo.

Intanto, sul campo, gli ufficiali esaminano l'apparecchio. E' quasi completamente *scollato*, nè si riesce a capire come non si sia sfasciato in aria.

C'è di più. Escono dal carburatore le ultime goccie di benzina: *lo Sva non avrebbe potuto reggere tre minuti di più.*

E' uno dei tanti miracoli fiumani ».

ITALO SULLIOTTI.

(dal volume " L'armata del Cielo "
Ediz. " La Prora " - Milano).

A REMENGO SU L'ONDE.

Il compito assegnato, il 5 settembre 1918, alla squadriglia idrovolanti da bombardamento « L 3 » era: coadiuvare nella ricerca delle siluranti in crociera davanti il Golfo del Drin; attaccare le unità nemiche eventualmente avvistate.

La mia pattuglia da caccia doveva *appoggiare* gli apparecchi da bombardamento nel caso di attacchi da parte di aerei nemici.

Giunti verso mezzogiorno, coi miei compagni, in prossimità della costa nemica, da tremila metri di quota avvistammo il gruppo dei nostri esploratori.

Duemila metri di planata.

Compaiono gli « L 3 » in formazione. Passiamo loro sotto per farci riconoscere. Quindi risaliamo, cominciamo a incrociare fra le nostre unità e la costa di Capo Rodoni, scrutando attentamente, se vi sia traccia di aeroplani nemici. Ecco le nostre torpediniere; poi più in là, tre navi nemiche, ferme, vicinissime a Dulcigno, sotto la protezione delle loro batterie costiere. Bisogna non dare prematuramente l'allarme, perchè la squadriglia da bombardamento possa sopraggiungere col suo carico di bombe.

Dieci minuti di pazienza.

Poi mi avvio, quasi « in candela »; punto sulle torpediniere nemiche. Scaravento da qualche centinaio di metri la sventagliata delle due mitragliatrici. Riattacco motore, per ri-

caricare. Paterniti e Conforti fanno lo stesso. Mitragliamo sempre più davvicino. Le torpediniere si difendono rabbiosamente col fuoco preciso e intenso dei cannoni antiaerei, delle mitragliatrici, avvolgendo di vampe i tre idrocaccia tricolori che precipitano si avventano si impennano balzano sgusciano, in un giocondo carosello.

Frattanto sopraggiungono gli « L 3 » a scaricare sulle navi austriache le bombe da mezzo quintale, i nastri delle loro mitragliatrici.

Noi su, alti, a far la guardia, a vedere se c'era da continuare la giostra, con qualche aviatore austriaco.

Niente. Sullo specchio del mare, la scia dei nostri esploratori che si dirigevano a tutta forza verso il luogo dell'impari mischia. Giungeranno in tempo?

Il mio motore cominciò a borbottare, diventò asmatico. L'acqua del radiatore era arroventata. Presi la rotta del ritorno, seguito dall'« M. 5 » di Paterniti; l'altro caccia non lo scorgevamo più.

Di colpo il motore « piantò ». Dovetti scendere. I cilindri erano completamente grippati. Nessuna possibilità di riparare l'avaria. Il mare non era nelle condizioni più propizie. Segnalai a Paterniti di ammarrare, l'incaricai di avvertire i nostri esploratori dell'incidente occorsomi. Restai sul fragile scafo, in attesa di venire « reccuperato ».

Passarono un paio d'ore. Alle 16 vidi gli « L 3 » dirigersi, di conserva, verso Brindisi. A cavalcioni della fusoliera, cercai farmi scorgere, agitando le braccia, il berretto, la giubba. Invano. Non videro il ragno sul mare: scomparvero.

Il tramonto. Le montagne di Albania, lontane, dileguarono nelle brume della sera. Ormai tutte le nostre navi erano certamente rientrate.

E Paterniti? Non aveva avvisato? Che ne era di lui?

Anch'egli, dopo dieci minuti di volo, aveva dovuto scendere, per il grippamento dei cilindri.

Presso a poco lo immaginai. Ma aveva ammarrato vicino

a me, o presso la costa? Che almeno lui potesse esser salvato...

Per me, avevo poche speranze; sapevo quanto sia difficile l'avvistamento di un apparecchio sperduto in mare.

Finire così, miseramente, stupidamente, per sfinimento: bruttissima prospettiva.

Mezzanotte. Che arsura! Tentai bere l'acqua del radiatore. Era salmastra, nauseosa, non mi riuscì mandarla giù. Anzi, aumentava la sete.

Altre ore di accasciamento, di rassegnazione.

Si levò una fresca brezza da nord-ovest. Una speranza: giungere vivo alla deriva del vento, sulla costa albanese, forse in territorio occupato dai nostri.

Che disperata nostalgia di un po' di tela da lasciar gonfiare dal vento, per riessere, sul mare, marinaio.

Avrebbe resistito il fragile scafo?

Tanto...

Distesi la giubba impermeabile tra le ali dell'apparecchio, come vela.

L'umidità mi si fece sentire nelle ossa atrofizzandomi. Ad intervalli regolari sparavo qualche colpo di mitragliatrice, nella vana illusione che qualcuno potesse essermi vicino, sul mare, nella notte.

Scrutavo l'orizzonte. Dovevo avere, almeno negli occhi, la febbre. Di un tratto mi parve scorgere, lontano, un fanale. Rosso. Che si muoveva. No, era fermo. Niente. Provai a chiudere gli occhi, a riaprirli; a stornarli dal punto in cui la luce m'era parsa balenare, a riaffissarveli. Nulla più. Una allucinazione. Adesso i fanali immaginarii occhieggiavano da tutte le parti. Irrisione.

Mi venne un'altra idea: fare segnalazioni luminose. Spezzai il vetro della bussola, riempii di benzina la calotta di rame, vi immersi dei cenci, diedi fuoco.

Una vampa sinistra illuminò la notte.

Ma, per il forte rollìo dell'apparecchio, la benzina si

versò, sulle mani rattrappite, sullo scafo di legno sottile, di tela verniciata.

Meglio annegato che arso.

Il tuffo mi diede un po' di energia. Riemersi. Sull'acqua qualche chiazza di benzina bruciava, come un fuoco fatuo. Il velivolo già era lambito dalla fiamma. Tra pochi attimi sarebbe stato un rogo.

L'amore al mio veloce strumento di battaglia mi salvò. Era come vedessi bruciare un trono. Il piccolo, effimero, talvolta fatale, ma pure meraviglioso trono alato, che consente al soldato del cielo ore di indicibile ebrezza nell'azzurro, nella mischia, tra le costellazioni degli « shrappnels », le stelle filanti dei razzi.

A cavalcioni della fusoliera, facendo delle mani coppa e pala, buttai acqua sullo scafo, e sulle ali, riuscii a spegnere le fiamme.

Un... rinvio.

Esausto dallo sforzo, zuppo, intontito, mi rannicchiai in quello che poche ore innanzi era stato il mio bel posto di combattimento. Posare, chiudere gli occhi, dormire.

La morte senza dolore, in definitiva, non è che qualcosa che viene a mancare. Come la luce a far scattare un interruttore.

Somma di ricordi di affetti di amarezze; di lotte soddisfazioni delusioni aspirazioni speranze.

Tutto che m'era stato più caro — volti pensieri sensazioni — tutto che con più forza mi aveva impressionata la retina, mi ripassò, nel dormiveglia, davanti agli occhi, nel cervello. E, accanto a ciò che era stato più saliente, ciò che non era stato o non m'era parso che futilità: un pianto, fanciullo; piccolo rimorso, un paesaggio, un'esaltazione dell'adolescenza; un desiderio che non credetti tanto intenso; un motivo di canzone, un profumo, un gesto abituale della mamma: l'intercalare di un camerata. Come tutto fosse presente, attuale.

Poi mi parve che ancora il velivolo rombasse, vibrasse

con me; sopra un mare di nubi; tra gli scoppi, lo schianto dei proiettili straccianti. E che, col fido « Macchi », precipitassi, tra le stelle fatali che brillano di giorno, a vedere, identificare, bombardare, mitragliare. Forse a morire.

Sopravvenne un senso di pace, di bontà. Come in certe notti di Oceano; in certe sere, dopo la fatica, che su Brindisi stagnava una blanda malinconia, e l'ultima eco della canzone in voga pareva perdersi nel mare, lontano:

Chi siete — Io non lo so;
Ma so che gli occhi ardenti
Hanno la forza di strapparmi il cor...

Mi risvegliai alla realtà; una sorda rabbia mi invase; per finire così, per non poter fare più nulla.

Alle cinque rispuntò il sole, il vento si calmò. Il mio valoroso idrocaccia si manteneva ancora a galla. Ripresi a scrutare l'orizzonte. Senza risultato, per ore. Finalmente, ecco profilarsi la sagoma di una nave. Ha visti i segnali, viene verso di me!

L'ultima angoscia: se fosse austriaca?

C'è ancora un po' di benzina nella « *nourrice* »?

« *All right* ».

E' un cacciatorpediniere tricolore, il *Mosto.*

E Paterniti? Salvo.

UMBERTO MADDALENA.

NEL CIELO D'ITALIA COL DUCE.

Il 23 maggio, alla vigilia dell'ottavo anniversario glorioso, fui chiamato al Viminale da S. E. Finzi, il quale mi disse che nel pomeriggio di quello stesso giorno avrei dovuto partire in volo per una missione di fiducia. Chiesi di poter approntare personalmente, come è mio costume, l'apparecchio destinato a tal volo, ma fui avvertito che altri avrebbero a ciò provveduto. Seppi finalmente al meriggio, a Palazzo Chigi, ove ero stato accompagnato da S. E. Finzi, che S. E. Mussolini mi aveva designato per accompagnarlo a Udine con un *Ansaldo A* 300-4, dovendo recarsi a Redipuglia per partecipare all'inaugurazione del glorioso cimitero.

L'animo mio non avrebbe saputo desiderare maggiore consolazione, perchè in quel momento mi sono sentito finalmente compensato del poco che, spesso fra l'indifferenza degli uomini, avevo pur fatto anch'io per il mio paese.

Ammesso in presenza di S. E. Mussolini a Palazzo Chigi, il Duce si compiacque di ricordarmi i precedenti incontri, ed ebbe per me amabili parole, dichiarandosi lieto di rivedermi: indi fissò la partenza ad ore sedici, dal campo di Centocelle, d'onde infatti spiccammo il volo con la scorta d'onore di due apparecchi pilotati da De Bernardi e dal tenente Brenta.

Non posso nascondere l'intima preoccupazione del momento, perchè, nell'unico caso nel quale avrei dovuto raddoppiare le necessarie cautele, partivo per la prima volta senza aver potuto personalmente occuparmi della perfetta efficienza

dell'apparecchio. Sentivo infatti l'onore e l'onere di trasportare con me Colui che impersonava i destini della Patria, e questa responsabilità morale sarebbe stata superiore alle mie attitudini, se la disinvoltura e la cortesia del Duce non avessero ristabilito l'equilibrio morale del viaggio, ridonando al pilota la naturalezza e la serenità occorrenti.

Poichè l'apparecchio non aveva autonomia sufficiente per giungere fino ad Udine, scesi, dopo aver attraversato l'Appennino, a rifornirmi di benzina in un campo di aviazione abbandonato presso Ravenna. Ivi il prefetto era ad attendere. S. E. mi offerse una sigaretta, e quivi fu ripreso il viaggio.

Nei pressi di Padova, e per sempre, perdemmo di vista uno degli aviatori della scorta d'onore, il tenente Brenta.

Ricordo come, nell' avvicinarsi a Venezia, il Duce fosse rapito dall'incanto del paesaggio, tutto acceso, dai monti al mare, nei bagliori del tramonto.

Giunti a Campoformido quando già annottava, ero preoccupato di investire l'apparecchio di De Bernardi, che non vedevo più stante l'oscurità: ma egli, intuita la mia preoccupazione, si era portato lontano dal campo lasciandomi libero nella manovra d'atterraggio, che si potè compiere felicemente.

Il Duce, ospitando anche me nella sua vettura, proseguì subito per Udine; ivi lo attendeva la più spontanea esplosione di ammirazione e di amore che si possa immaginare.

Partecipai anch'io in Prefettura a una cena intima, alla fine della quale, chiamato e acclamato a gran voce, il Duce tenne dal verone un alato discorso a quel popolo magnifico, ardente di passione.

Il giorno dopo, alle sedici, reduce S. E. da Redipuglia, potemmo partire da Udine: ora già tarda e appena sufficiente per giungere a Roma prima di notte, se tutto fosse proceduto a seconda,

Sorvolando l'Appennino, De Bernardi, che volava più alto, passò ad elica ferma avanti a noi: avendo compreso che

gli era succeduta una *panne*, non potemmo che seguirlo con l'occhio nella sua discesa. Proprio in quell'istante uno dei magneti del mio motore cominciava a funzionare difettosamente.

Scomparsi oramai tutti e due gli apparecchi di scorta, accelerai l'arrivo a Pisa perchè a S. E. premeva aver notizie di De Bernardi: il quale era calato in uno stagno presso Pistoia, rimanendo, per fortuna, incolume assieme al motorista: inevitabili incidenti, ai quali anche i piloti più ardimentosi e valenti non possono talvolta fuggire.

Tutti i motoristi del campo di Pisa erano a Capua per frequentare un corso, e da solo mi mancava il tempo per cambiare il magnete al motore dell'*Ansaldo*, che per quella sera era diventato inservibile. E vi era al campo di Pisa soltanto un vecchio apparecchio scuola *Fiat R*. 2 meno veloce dell'*Ansaldo*, e a me del tutto sconosciuto.

Per questi contrattempi e anche perchè faceva notte, tutti consigliavano S. E. di fermarsi: ma Egli disse che alle 20,30 voleva essere ad ogni costo alla Capitale, e così fu che alle 18,30 partimmo sul *Fiat R*. 2.

Avevo fatto qualche volo sul campo per verificare che tutto fosse in ordine, almeno sufficientemente, e per provare anche qualche stretto *virage* che mi garantisse della resistenza dell'apparecchio. L'andatura di questo non era però soddisfacente, e se ne accorse subito il Duce il quale mi disse: « Questo apparecchio procede come un mulo; ci condurrà a Roma all'ora stabilita? » Notai che la pressione della benzina non era regolata bene, aumentava fortemente, ed ero obbligato di tanto in tanto a scaricarla manovrando l'apposita valvolina; ma ciò ho potuto fare agevolmente e utilmente finchè durò il giorno; poi, calata la notte, dovetti manovrare alla cieca, senza poter vedere il manometro, col pericolo che per eccessiva pressione scoppiasse il serbatoio.

Facile sarebbe stato scendere, ma il Duce voleva giungere inesorabilmente alla mèta e all'ora fissata.

Data la poca velocità dell'apparecchio e il buio che si avanzava, sforzai il motore fino a rompere il contagiri.

A Civitavecchia la notte era già piena; una nave da guerra ci cercava col fascio di luce e ci identificò, e già scorgevo dall'alto i razzi salire dal campo di Centocelle.

Invano nei campi di Cerveteri e di Furbara accesero fuochi per invitarci a scendere, giacchè il Duce volle in quella notte del 24 maggio sorvolare Roma, più bella che mai e splendente di feste e di luci.

La discesa notturna era resa meno sicura dalla preoccupazione di non poter evitare nell'oscurità le antenne della radio: ma, alzatosi il fascio luminoso, puntai verso il campo, ove le contrarietà non erano del tutto terminate, perchè, giunto presso terra, fui letteralmente acciecato dal fumo di bengala inopportunamente accesi.

Ma la volontà del Duce era fatta: per le 20.30 eravamo a Roma.

Sceso a terra, ove molti illustri personaggi stavano ad attendere ansiosi, S. E. mi abbracciò con affetto, perchè egli aveva ben capito di quanta trepidazione mi fosse stato causa il suo ordine di arrivare a Roma per l'ora prestabilita. Disse che l'involontario arrivo notturno in quella notte eccezionalmente pura, costituiva la parte più attraente del viaggio.

« Eccellenza » chiesi, « mi vuol firmare la carta di rotta? » Fu così che, invece di tale firma e in memoria di questo viaggio, ebbi da Lui la fotografia con dedica che rappresentò il dono più ambito che avessi potuto sperare.

Ma una maggiore e vivissima compiacenza mi era serbata: S. E. Mussolini, venuto a Vicenza per inaugurare i monumenti che la nostra gloriosa provincia aveva consacrati alla guerra e ai suoi caduti, si degnò di visitare mia madre nella nostra casa di Thiene, commovente tributo che ci ha onorati oltre ogni attesa ed ogni merito.

ARTURO FERRARIN.

(Dal volume " Voli per il Mondo "
Ediz. Mondadori - Milano).

MUSSOLINI AVIATORE.

Dopo il nuovo battesimo di volo ricevuto nel 1918 a Borzoli sullo SVA pilotato da Scaroni, (il primo l'aveva ricevuto nel 1915) ed il volo compiuto fino a Fiume, interrotto dalla bora, nel ritorno, ad Ajello, grandi cose vanno maturando, ma non tutte avranno attuazione.

Appassionatissimo dell'aviazione, Benito Mussolini si iscrive alla scuola di pilotaggio della Saiam, ora da diversi anni scomparsa. Paga la quota a forfait per il corso di pilotaggio ed inizia la sua nuova fatica.

Egli è dominato dal pensiero e dalla volontà di divulgare questo nuovo mezzo di locomozione, che ha ricevuto il suo collaudo in guerra e che promette, attraverso agli esperimenti delle prime linee civili aeree inglesi, francesi e tedesche, di essere di tanta utilità in tempo di pace.

Ma per poterne dire e discutere, Egli vuole volare, provare a pilotare, e pilotare. Ed il suo giornale sarà la palestra delle future esercitazioni contro tutti i denigratori del mezzo aereo.

Il maestro fatica solo a metà con questo allievo di eccezione, curioso, che si informa di tutto e di tutti e che con una volontà agguerrita, si accinge alla bella impresa.

In quei tempi tristi, nel campo di Arcore, la marmaglia rosso-nera non vuole che gli apparecchi volino. Sembra quasi che essa ne senta l'oscura futura minaccia; sembra quasi che

essa abbia il presagio che gli aviatori sono e saranno tutti della Fede Fascista, e ne formeranno l'ardita avanguardia!

I piloti, esauriti i mezzi comuni, passano ai grandi mezzi. Un dì, contro una sassaiola pericolosa perchè nutrita e senza fine, Redaelli balza su di un apparecchio e lo lancia in volo a pochi metri di quota. Un sasso colpisce la macchina alata, ed è questa, la sassata della fine. Pazzamente il pilota fa abbassare l'apparecchio e lo dirige sulla turba dei facinorosi, mantenendolo a non più di un metro di altezza. Sembra che la macchina sfiori il terreno e l'erbe alte. Sembra che voglia perseguitare la triste canaglia, la quale si sbanda e si butta a terra per evitare la demoniaca, rombante e frusciante persecuzione. E da quel giorno, ad Arcore, fu possibile volare.

Tale nel 1920, era la vicenda di ogni giorno.

Mussolini aveva cominciato il suo corso nella estate del '20, nel mese di luglio. Di solito partiva da Milano col treno delle 13, ma altre volte arrivava di buon mattino. La sua dinamica natura lo portava qualche altra volta a servirsi della bicicletta e con la paglietta calcata in testa, ed una fretta di fare, evidentemente manifesta, egli tornava poi rapidamente a Milano, al suo sgabuzzino di via Paolo da Cannobio, ove ricominciava l'altro lavoro a base di acuti colpi di penna.

Altre volte ancora, quando la farragginosa andatura degli avvenimenti glielo permetteva, prendeva tempo e se lo godeva con raziocinio, come se solamente allora sentisse bisogno di riposo, ed in questo andasse cercando di trarre grande conforto. Allora era con lui qualcuno della sua famiglia. Parecchie volte, sceso dal treno a Monza, con la giovanissima Edda, percorse i parecchi chilometri di strada che conducono fino ad Arcore; tal'altra era donna Rachele che lo accompagnava, quando addirittura Egli non amava portare con sè i due maschietti.

Era suo pilota Redaelli, un buon aviatore di guerra, piuttosto tranquillo di carattere, sempre sorridente, alto e scarno, abbronzato, con baffi tagliati a spazzola, che quando si metteva il pellicciotto ed il caschetto, con i paraorecchi rialzati,

sorridente, con una bella chiostra di denti tra le molteplici pieghe labiali, egli assomigliava ad un buon briccone dall'aspetto un po' burbero ed un po' burlesco.

Poco dopo l'inizio delle lezioni di doppio comando, il 2 agosto 1920, Redaelli conduce in volo il suo allievo a Verona, per la commemorazione dello scomparso Morgagni. A Boscomantico, non si può atterrare. Lo vietano l'hangar del dirigibile, ed il terreno del campo, rotto dai carriaggi e costellato di baracche e di altissimi cespugli. Zona proibitiva! Ed in volo, maestro ed allievo, prendono una decisione eroica: se la va, la va, se no... ed atterrano fra i binari della costruenda stazione di Porta Nuova. Più tardi, alla medesima maniera dell'atterramento, avviene il decollo.

E, pare, che atterraggio e decollo, non sian stati men che emozionanti!...

Tra una sosta e l'altra (ormai la vita politica chiedeva per sè il tempo migliore) vennero così compiuti una cinquantina di voli a doppio comando, ma le visite di Mussolini ad Arcore diradano sempre più. Nel settembre, Redaelli, che protesta, viene consolato da una cartolina del seguente tenore:

« *Caro Redaelli e maestro, sono stato molto pelandrone questa settimana, ma mi rifarò nella prossima, volando tutti i giorni. Se libero da altri impegni, verrò stasera. In ogni caso lunedì. Saluti cordiali.* Mussolini ».

Poco tempo dopo, ecco un'altra lettera giungere a consolazione del « maestro ». E' del 6 ottobre, e dice:

« *Caro Redaelli,*

il suo svegliarino, *mi piace molto. Come ho telefonato, domani mercoledì ricominceremo. Partirò col treno che giunge ad Arcore verso le* 14. *Va bene? Arrivederci e cordialità vivissime.*

Mussolini. »

Ma in uno dei primi giorni del marzo del '21, succede un incidente.

Invano, in via Paolo da Cannobio, lo attesero, alla solita ora, i redattori. Più tardi, un trillo del campanello del telefono, ed una telefonata.

« Sì, sono io, non è niente. Quaranta metri di salto. La gamba duole, ma non c'è frattura. Sì, l'apparecchio si è fracassato, ma il motore è salvo. No, non esageriamo, niente di male. Mi raccomando il giornale, non fate sciocchezze ».

Scriveva, in questa occasione, « *Il Popolo d'Italia* »: « Come i lettori sanno, Benito Mussolini è un entusiasta dell'aviazione. Da qualche tempo sta allenandosi per conseguire il brevetto di pilota aviatore al campo di Arcore.

« Ieri il nostro direttore si recò in bicicletta al campo per i soliti voli. Nell'Aviatik presero posto: davanti Mussolini e dietro il pilota asso dell'aviazione Redaelli. Il primo volo si svolse senza incidenti. Nel secondo invece, durante la manovra di atterramento, veniva improvvisamente a mancare il motore. L'aeroplano perdette subito la velocità, si sbandò, e dopo avere scivolato d'ala, precipitò fuori campo da una altezza di circa quaranta metri. Tutta la parte destra dell'apparecchio andò in frantumi.

« Redaelli riportò ferite leggere alla fronte, il nostro direttore diverse ferite alla faccia guaribili — a giudizio dei medici — in una quindicina di giorni salvo complicazioni, e varie contusioni assai dolorose alle gambe ed alle braccia ».

Scrive Margherita Sarfatti in Dux: «Col ritornello» non ha importanza, non conta niente : accolse quindici giorni di immobilità e di sofferenze acute. Ma guai a chi insinuasse che era stato lui a sbagliar manovra! Il suo maestro, leggermente ferito, veniva a trovarlo, e si guardavano affettuosamente in cagnesco, persuasi ognuno in silenzio, dell'altrui colpa. Se ancora potevano discutere, certo era colpa della Madonna di Loreto, che meritava un cero grosso come la fusoliera di acciaio rimasta miracolosamente intatta ».

E ad Attilio Longoni ed all'Ing. Airoldi, direttore della

Scuola, che si recavano sovente a fargli visita, il convalescente promette di riprendere le lezioni, per raggiungere le prove di brevetto.

Ma Benito Mussolini non riprenderà più regolarmente le lezioni. Lo chiamano altrove i prodromi delle future elezioni, sebbene egli partecipi ormai attivamente al movimento aviatorio.

Il 27-28 Marzo 1921 partecipa all'Adunata Nazionale Aeronautica, indetta a Milano, dalla Gazzetta dell'Aviazione. Con lui sono relatori: il Generale Douhet, gli Ingg. Sarri, Balsamo, Cristofoli ed Origoli, l'Avv. Bugni ed il Sig. Airoldi, l'On. Trentin, il Comm. Usuelli, Piero Negro ed Attilio Longoni. Tutta l'aeronautica dell'epoca.

Tra questi, Mussolini parla su « *La Stampa e l'aeronautica* » affermando principî e programmi che, solo in parte hanno vista la realizzazione, e che ancor oggi ci indicano una strada che ha una méta sicura.

Il 24 aprile, Mussolini viene chiamato a far parte del Comitato d'onore per l'inaugurazione dell'aeroscalo di Arcore e quindici giorni dopo, in pieno periodo elettorale, il 13 maggio, per recarsi ad un comizio a Verona, effettua pilotando egli stesso il volo Arcore Boscomantico, insieme al fedele Redaelli, diventato direttore dell'aeroscalo di Arcore. Giunto al campo in automobile, Mussolini viene accolto entusiasticamente dal personale, da amici e fascisti. La Società Saiam offre un brindisi, cui egli risponde con un augurio ed un alalà all'aviazione civile italiana.

Alle 14 Mussolini e Redaelli, a bordo del solito Aviatik, (veterano degli apparecchi della Società, battezzato col nome del defunto eroe: Sandro Marelli) parte per Verona, ove giunge, atteso da una folla impressionante, alle 15.45.

Ed anche durante il percorso di ritorno, come già nell'andata, pilota il Duce!...

Tre giorni dopo, con immenso sbigottimento dei rossi, i giornalisti di Milano-Pavia e Bologna-Ferrara, lo eleggono de-

putato e capo di un gruppo parlamentare di trentatrè membri. Fu questa la prima ed agguerrita pattuglia della nuova Italia.

Nuove battaglie attendono il neo-deputato, ed il brevetto non viene conseguito, mancandone ormai il tempo.

Nel giugno del 1921, quasi a ringraziamento, l'On. Mussolini manda a Redaelli una sua fotografia con questa dedica: « All'amico carissimo Cesare Redaelli, pilota valente ed infaticabile, che mi iniziò alle vie del cielo, con grande riconoscenza e fraterna cordialità. - 4 giugno 1921 - Mussolini ».

Ma non è un congedo. E lo incarica di andare a Torino, all'Ansaldo, per avere un apparecchio con cui recarsi in volo a Roma, alla prima seduta della Camera. Di ritorno da Torino, Redaelli si reca in volo a Perugia, onde accertarsi delle condizioni di quel campo; ma per la prima seduta, Mussolini deve servirsi della ferrovia, non essendo stato preparato a tempo il velivolo.

Dopo due altri viaggi aerei Milano-Roma, negli ultimi giorni di luglio, Mussolini prende il volo alle otto del mattino, all'aeroporto di Centocelle, a bordo di un A-300, pilotato dall'asso Scaroni.

L'apparecchio, seguendo la rotta Pisa-Sarzana, atterra al campo di aviazione di Pisa, rifornendosi. Riparte ed atterra a Taliedo alle ore 12.45.

Scriveva qualcuno in quell'epoca: « L'Ala italiana ha bisogno di gente che voli. Nient'altro ». E Mussolini, e gli altri deputati che costituirono poi il Gruppo Aeronautico Parlamentare, volarono su tutti i cieli d'Italia sulle ali, che ancora una volta in tempo di pace avevano vinto.

E nell'ottobre del 1922, riconquistate alla Nazione, l'Italia e l'Urbe, l'Aquilotto, fattosi ormai Aquila, aprì le Ali al più alto volo, portando con sè il grande destino della Patria.

JOTTI DA BADIA POLESINE.

L'ATTACCO DI FOSSALUNGA.

Nelle mie note di guerra della fine di dicembre del 1917, *un anno prima della vittoria, trovo segnato al giorno* 27 *il racconto di una formidabile incursione aerea nemica sovra un nostro campo di aviazione, che si risolse in una delle più fulminee e più grandi battaglie combattute nell'aria. E' veramente una gloriosissima pagina per la nostra aviazione militare.*

A Fossalunga, uno dei campi di aviazione della provincia di Treviso. Sono le nove del mattino. Nel cielo qualche aviatore, che si è già innalzato a volo, ha trovato il sole: qui in basso stagna invece una foschia lattiginosa che ingrigia il breve orizzonte.

Nel campo si sta lavorando: qualche aviatore è già salito in ricognizione, qualche apparecchio è fuori sul campo pronto a levarsi: gli stanno attorno motoristi e meccanici per metterlo in ordine.

Non lontano dai nostri gli aviatori inglesi hanno appena mandato in aria una pattuglia di quattro aeroplani da caccia che si sono levati e che sono scomparsi al di sopra della foschia.

D'improvviso, alle nove e un quarto, si ode venire dall'alto un vasto fragore di motori, una formidabile sinfonia di aeroplani in volo.

Chi sono? Di dove vengono?

La foschia impedisce di vedere, ma devono essere moltissimi. Si cerca di scrutare il cielo. Di colpo rintronano sul campo le prime esplosioni di bombe, ed appaiono basse nel cielo le sagome degli aeroplani nemici. E' una spedizione austro-germanica contro il nostro campo. Sono dieci aeroplani, sono venti, sono venticinque. A ogni istante ne sbuca uno di mezzo alla nebbia che si va diradando.

Ve ne sono parecchi da bombardamento e, assai più alti sopra costoro, guizzano di protezione molti altri aeroplani da caccia. Le macchine da bombardamento si abbassano, scendono rapidamente con voli obliqui fino a poche centinaia di metri, a duecento, a cento, qualcuno anche a cinquanta. Lanciano bombe incendiarie, mirando agli « hangars », agli apparecchi nostri sul terreno e mitragliano aviatori e soldati che si trovano sul campo.

E' un tumulto di fragori, un lampeggiare di esplosioni. Qualcuno degli apparecchi fermi sul terreno è danneggiato: qualche soldato nostro è colpito; cade.

Vi è nel campo un attimo di sorpresa, ma è un attimo solo.

Sotto la tempesta di fuoco, il Comandante del campo ha lanciato un ordine:

— In volo, tutti. Contrattaccare.

E sotto la tempesta di fuoco, mentre gli aviatori nostri si preparano a una sommaria toeletta di volo, soldati meccanici e motoristi traggono fuori gli apparecchi dai capanni, li preparano con manovra fulminea, mettono in movimento le eliche.

Questa uscita sotto il bombardamento, questa preparazione al volo, sotto i colpi di venticinque aeroplani che gettano bombe e mitragliano da un centinaio di metri, è ardimento prodigioso.

Tutto ciò si svolge in pochi minuti, mentre alcune batterie antiaeree sparano contro gli assalitori. Sparano anche le mitragliatrici della nostra sezione aerostatica, e mitragliatrici inglesi: qualche soldato spara colpi di fucile. Nessun

apparecchio nemico cade, nè si allontana durante i primi cinque minuti infernali.

Intanto sul campo, in mezzo alle esplosioni, si preparano i nostri apparecchi da caccia. Un sottufficiale inglese resta ucciso, i compagni che accorrono per sorreggerlo vengono mitragliati e feriti. Cade qualche altro soldato italiano, che viene raccolto e trasportato lontano.

Quindici aviatori italiani balzano sulle carlinghe per lanciarsi a volo: essi sono calmissimi nel turbine, e calmissimi sono tutti gli altri, dal comandante del campo all'ultimo dei serventi.

Dall'alto il nemico vuole impedire che gli Italiani si sollevino, e li bombarda e li mitraglia furiosamente. Un motorista cade colpito mentre sta per mettere in movimento l'elica. Viene sostituito subito, l'elica gira, l'aeroplano saltella sul terreno, si alza, vola. Così, in un attimo, partono tutti.

I quindici nostri aeroplani da caccia si sollevano, scalano il cielo; è uno stormo meraviglioso.

Credo che mai in tutta la guerra, in tutto il mondo, vi sia stata una partenza più drammatica di questa.

In alto, nelle squadriglie nemiche, si comincia a notare dello scompiglio. Gli apparecchi crociati di nero si sollevano, si sbandano, pur senza allontanarsi troppo dal campo. E' evidente che cercano di costituirsi una linea di combattimento.

Fulminei, i nostri quindici cacciatori raggiungono la quota degli avversari, si sollevano ancora, li sovrastano, si lanciano all'attacco.

E' un momento di emozione angosciosa. Ma di colpo si vede uno spettacolo incredibile. La maggior parte dei venticinque apparecchi dalle croci nere si dà alla fuga. I nostri aviatori si dividono, si scelgono ciascuno un proprio bersaglio, lo inseguono, lo abbordano, lo attaccano. Crocchiano le mitragliatrici sopra l'ansare dei motori. Il cielo è un groviglio di ali, gli apparecchi compiono giri vorticosi, impennamenti, *loopings*, avvitamenti.

Una prima fiammata: un apparecchio con le ali dalle croci nere precipita bruciando.

Subito vicino, un'altra vampata, e uno sfasciarsi di volo tra le fiamme: è un altro aeroplano crociato di nero.

Da lontano, verso il Piave avanzano quattro aeroplani da caccia. Si avventano sulla linea di ritirata degli austro-tedeschi. Sono amici: è quella pattuglia da caccia inglese uscita poco prima della incursione.

Il combattimento grandioso si allarga, si diffonde nel cielo sgombro di nebbia. Altri apparecchi precipitano lontani, batuffoli di fuoco rotolanti. Nostri? Nemici? Il dubbio stringe angosciosamente il cuore di tutti.

Mentre la battaglia nel cielo continua, sul campo vengono raccolti i nostri morti, soccorsi i feriti. Abbiamo cinque soldati italiani e un graduato inglese uccisi; otto soldati inglesi e sei soldati italiani feriti, e qualche aeroplano danneggiato. Sono tutte le nostre perdite.

Il combattimento aereo dura dalle 9.11 alle 9.30. Quindici minuti di caccia grossa, e in questi quindici minuti è una pioggia di aeroplani abbattuti.

Cominciano a arrivare le notizie: un apparecchio austriaco in fiamme è caduto a Signoressa e gli aviatori sono morti; un secondo aeroplano austriaco è caduto a Venegazzù. I soldati inglesi e italiani si sparpagliano per la campagna alla ricerca delle carcasse degli apparecchi.

Le notizie si accavallano: un terzo aeroplano austriaco è caduto a Biadene. Una telefonata da Casa Renato annuncia che è caduto un altro aeroplano austriaco, e che il pilota è ferito. Un quinto aeroplano, sempre austriaco, è caduto a Cà Martinbianco. E' una vera strage. Un sesto è precipitato dietro il Monte Montello. Lo si sta cercando; aveva le croci nere.

E i nostri apparecchi? Ritornano, ritornano! Discendono dopo aver rincorso i supersiti, dopo averne abbattuti altri due al di là del Piave.

Ritornano tutti i quindici cacciatori prodigiosi. Evviva!

evviva! Fra costoro sono da segnalare i nomi del tenente Masiero, del sottotenente Scaroni, dell'aspirante Donati, dei sergenti Fanti e Fornaciari. Con i loro compagni hanno fatto precipitare sei apparecchi. Gli altri due sono caduti vittime degli inglesi. Anche i quattro magnifici cacciatori inglesi scendono incolumi.

Ma la vittoria non è ancora completa.

Tre ore dopo, alle 12,15, viene a volare nel nostro cielo un'altra squadriglia austro-tedesca. Sono nove apparecchi. I superstiti della prima spedizione devono aver portato le tragiche notizie al loro campo.

Cominciano col gettare bombe a Montebelluna, ma non fanno vittime.

I nostri apparecchi da caccia si innalzano fulminei, li avvicinano: e quelli scappa. Sono rincorsi. Altri due apparecchi cadono sotto i colpi degli Italiani e si rovesciano sulle nostre linee. Un altro ancora è abbattuto oltre il Piave. Uno è caduto nelle nostre linee del medio Piave: è germanico.

Nei varii luoghi, dalle macerie degli aeroplani sono stati tratti i corpi degli aviatori caduti: vi sono sei morti, tre ufficiali e un sottufficiale feriti, che sono subito portati all'ospedale, e un ufficiale incolume. Sono tutti austriaci, tranne un ufficiale che è germanico. Gli apparecchi sono bruciati o sfasciati, uno solo è quasi intatto.

Sopra una trentina di apparecchi nemici venuti all'assalto, undici abbattuti. Dei, nostri, nessuno.

Siano benedette le ali d'Italia!

ARNALDO FRACCAROLI.

DUELLO AEREO.

In un pomeriggio d'estate, in un'alta valle delle Alpi Trentine, un vento poderoso trasporta masse di cumuli che gettano un'ombra di apocalisse sulla terra. Le valli fiancheggiate da pareti erte tappezzate di prati e di boschi, sono già colme d'ombra, mentre le vette si drizzano dai ghiacciai con rupi dentate, taglienti a speronare le nubi che si arruffano nei vortici del vento.

Anche in quell'ambiente impervio le trincee che dividono i due popoli in armi serpeggiano per le valli e incidono i fianchi della montagna, mentre sui picchi più vertiginosi gli uomini si sono issati per combattersi e ancora si attaccano fra loro nel cielo dove si librano con le ali.

E' un momento di tregua per quelli delle trincee; soltanto qualche raffica di mitragliatrice o rari colpi di cannone fendono il silenzio per ricordare che l'apparente calma è vigile.

Ad un tratto un velivolo nemico avanza, forando come uno strale i nembi che si sciolgono troppo in basso, scompare, riappare seguendo una rotta rettilinea. E' dei più temibili e agili velivoli da caccia nemici, tutto muso e motore. Il velivolo si abbassa sopra un tratto delle nostre linee e vi gira sopra più volte come per osservare qualcosa che lo interessa, poi risale altissimo con certe impennate più da squalo che d'aquila, indi si ritira sopra il suo territorio a incro-

ciare per la difesa del cielo, abbandonandosi per gioco, nell'attesa, a voli di fantasia.

* * *

Tracciando scie invisibili commuove il cielo con un brivido vasto quanto il rombo che si espande destando l'eco di ogni valle; ora fa impeto nel vento col motore pieno, ora, per provare i suoi mezzi, rallenta e si tuffa come falco in caccia per rimbalzare sulle ali flesse, inebriato dall'agile potenza della sua macchina, poi si piega su un lato e vira maestosamente, indi si impenna infilando la volta di nuvole dalle quali riesce abbandonandosi a foglia morta. Nei volteggi scopre più volte l'ala di sotto dove campeggiano a insegna le due grandi croci nere.

Nel cielo sconvolto corrono lampi temporaleschi e fioriscono a intervalli, presso il velivolo, vampe di granate antiaeree: la collera celeste e quella umana tuonano insieme. All'estremo orizzonte, dove la valle corre verso la pianura italica, appare una striscia di cielo chiarissimo, e qualche raggio, penetrando qua e là dalle lacerazioni delle nubi, getta tragici riflessi.

Improvvisamente, dopo di aver vagato da nube a nube, balza in scena rombando un velivolo da caccia italiano recante un'insegna tricolore, e, scorto di lontano il nemico, punta diritto su di lui.

Il nostro sembra più snello, più lieve nell'impennata; avanza ingrandendo a vista e attacca deciso. I due s'incrociano come saette, in un battito girano e si riavventano senza potersi ancora mirare con le armi. Il tuono è diana del combattimento; un bagliore fa biancheggiare per un attimo le ali dei due feroci combattenti che sentono il cuore battere a perdimento e sentono correre nelle vene invece del sangue fiamme di fervore. Essi sanno che uno dei due dovrà precipitare stroncato nell'orrido abisso.

Il nero-crociato, forzando la manovra, supera l'altro, ma perde velocità e ricade inerte; il tricolore gli guizza su di un fianco e lo mitraglia, indi dà un balzo, volteggia lieve come un'ombra e gli piomba a tergo ferendolo con una breve raffica di fuoco. Il nemico si ribalta e sguscia via rovescio, inseguito dal nostro; le ali, sensibili come fossero di osso, nervi e piuma, si sfiorano vertiginosamente e non si toccano quasi per miracolo.. Ogni tanto si trascinano vicendevolmente, folleggiando, in una stessa ruota come attirati in diabolici gorghi dai quali escono proni. I motori mescolano i loro rombi e le crociere sibilano nella velocità come la falce della morte.

A tratti le mitragliatrici martellano cupamente; anche il velivolo tricolore è ferito; l'aviatore nella foga del combattimento, nella violenza dei movimenti imposti dalla precisa scherma delle ali non percepisce dolore, ma vede il suo sangue vermiglio che si sgrana nello spazio, rapito dal vento gelido. Il pensiero di poter soccombere accresce in lui l'impeto. I velivoli falciano ancora l'aria con cadute spaventose, volteggiano l'uno intorno all'altro come legati a un medesimo centro; quando si svincolano il nemico fa per avventarsi trionfante, ma il nostro con tutta la potenza del motore impenna e supera di un terribile balzo l'avversario, poi si pianta dietro di lui che tenta di salvarsi divincolando, gli chiude la manovra ai lati e lo folgora inesorabilmente, ferendolo a morte e inchiodando il motore. Dalle ferite dell'uomo e della macchina colano, mescolandosi, olio nerastro, benzina e sangue. Il velivolo colpito si arresta impennato, inerte, poi di schianto, nell'improvviso silenzio, si abbatte su di un'ala e profonda.

* * *

Il fiero guerriero con gli occhi velati guarda l'avversario che gli passa sopra sfiorandolo a scorno con le ruote; fra vita e morte vede il ventre poderoso della macchina del vinci-

tore che lo sovrasta e ode l'urlo rabbioso del motore. Vuol gridare il suo odio e getta dalla bocca un fiotto di sangue; cerca di respirare e respira il sangue acre che gorgoglia nella gola palpitante di angoscia. Il terrore, esaltato stranamente dalla vertigine della caduta, fa dei suoi nervi un nodo di spasimo. Con la sensazione di un tallone inesorabile che lo calchi in un abisso freddo e senza fondo vorrebbe riafferrare la vita e dominare di nuovo la macchina per riassaltare il cielo; ma il motore non pulsa più, le sue membra sono appesantite improvvisamente e il languore gli serpeggia nelle vene esauste.

Tra le lacrime intravvede il cielo funereo dove l'avversario rotea sempre in guardia. Nell'attutirsi dei sensi per l'agonia il sibilo e lo scroscio delle ali che squassano fino quasi a spezzarsi divengono per lui canto armonioso che accompagna senza dolore nè rimpianto il trapasso dalla dolce vita ad una vita più luminosa.

Mentre la bara alata scivola, impenna e profonda, il vento sembra intonare sulle creste delle montagne il lamento funebre della natura attonita, lamento che sopravvive dopo lo schianto contro terra.

Il vincitore s'aggira pieno di selvaggia gioia sul gorgo del naufrago fino a tanto che le ali vinte rotolando nella profondità divengono un piccolo punto bianco e fino a che, spezzate contro un prato, appaiono appena come un piccolo fiore di morte; poi, accecato dalle folgori, lambito dai nembi, sballottato dal vento, s'allontana, disperdendo rubini di sangue, verso quella striscia di luce che all'orizzonte segna la via del ritorno in Italia.

Egli si sente inondato di dolcezza per la vittoria conquistata nel vertiginoso duello; il mondo, anche quel mondo così tragico, gli pare più bello, e sente di amare la vita che invece gli sfugge dalle ferite. Forse egli non potrà giungere al suo campo, ma non ne prova angoscia; anzi anche le raffiche di vento che lo cullano lo esaltano perchè, facendo mutar tono alle vibrazioni sonore delle ali del motore, creano

variazioni di una sinfonia eroica che accompagna il volo. Tutto in lui diviene luce, canto, ebbrezza, come se l'anima armoniosa dell'universo lo penetrasse aiutandolo a vivere perchè egli possa raggiungere il suo nido, il nido delle aquile di guerra.
Sul posto del duello, sul velluto di un prato fiorito, presso un groviglio di ferri contorti, di legni scheggiati, di tele infrante sulle quali campeggiano ancora le nere croci di Brandeburgo, giace esanime, accanto all'orma impressa, l'aviatore giovinetto: il viso esangue, incorniciato dal cuffiotto di volo, sorride ancora; un filo sottile, vermiglio, riga le labbra virginee, e le pupille spente guardano sempre verso l'alto dove rotea un falco che sembra aver afferrato la sua anima per risollevarla nella vastità del cielo.

La bufera si placa a poco a poco, il tuono lontana e tra gli spazi sereni fumano rupi eccelse; gocciolano i larici e gli abeti irrorati; il vento più non ulula nelle merlature delle creste, ma cade, rigurgita frusciando lievemente tra le erbe e nel bosco, poi tace.

Nella luce smeraldina del crepuscolo, dove alcune nubi rosate passano come teorie di angioli, la prima stella vespertina appare come l'ultima offerta per un serto di gloria donato sulla soglia ottenebrata al vinto eroe, che, transumanato, non ode più nulla, nè può vedere più la luce nostalgica di quel cielo prima dominato dalle sue piccole ali caduche.

ANTONIO LOCATELLI.

IV

PERENNE FEDE DEI SECOLI E ANSIA D'AVVENIRE

L'ELOGIO DEL MOTORE.

Il segno della novità, della grandezza, della civiltà della passata guerra è il motore: l'arnese della pace, piegato alle necessità della guerra.

Le altre guerre non adoperavano e non perfezionavano che armi di guerra, inventate, fabbricate, solite per uccidere. Erano ordigni a sè, figli di speciali menti e di speciali bisogni, rinchiusi, nei tempi ordinari, in armeria e sembravano sterili, e potevano essere odiati. Si sapeva che, quando uscivano dai ripari, non rimanevano che a mutilare o a distruggere. Alla fine della guerra, quelle armi si rinchiudevano ancora nelle loro prigioni: avevano compiuto l'ufficio: soltanto qualche militare o qualche ingegnere studiava il piccolo o il grande perfezionamento, che avrebbe, nella prossima guerra, fatto uccidere più e meglio che nella passata.

La guerra, che si serviva, così di mezzi diversi dai soliti mostrava già subito di essere qualche cosa di non normale, o, almeno, di particolare. La nazione considerava lei e le sue armi con diffidenza. Ognuno per la propria strada: la guerra che è morte, la pace che è vita.

Ma questa ultima nostra grande guerra si è impadronita immediatamente dell'arnese essenziale della vita, del motore: e di esso ha fatto il proprio sostegno. Il soffio potente e roco del motore è stato il suo spirito animatore. Essa ha gettato il meraviglioso ordigno sulla terra, nelle viscere dei

monti, nell'aria, nel mare. Dappertutto, l'ansare della macchina ha ingrossato il respiro dell'uomo. Dove c'è stato un uomo, c'è stata una ruota, un trapano, un'ala, un'elica, qualche cosa che un motore vivificava. Con le sue braccia di ferro l'operaio ha piantato il suo arnese di lavoro, vicino a sè, e lo ha difeso col suo fucile. Il rivolgimento della guerra è stato gigantesco.

Impadronendosi del motore la guerra si è riattaccata alla pace, la distruzione alla creazione, la morte alla vita. L'uomo per combattere, non ha impegnata più soltanto l'arma, per tanti anni inutile, costruita per la guerra: ha adoperato la carne della sua carne, l'ordigno che lo aveva fatto vivere, l'utensile di ogni giorno, che i suoi occhi fanciulli avevano, prima visto e capito, e sul quale si erano incallite le sue mani ancor molli. La guerra è diventata così una funzione naturale, compiuta con lo stesso gesto, con la stessa paura, con lo stesso abito, insomma, dei tempi del lavoro. Come il soldato cittadino faticava e riposava in pace, così faticava e riposava in guerra. Ora, ciò gli dava il profondo sentimento della continuazione dell'opera, nulla era interrotto e inutile, tutto era perenne e necessario: dalla vita qualcuno scendeva, talora, alla morte, ma solo perchè la vita universale poteva svolgersi ancora e sempre. Quel suono e quella forma della sua macchina abituale, che aveva nelle orecchie e negli occhi anche fra il combattimento, glielo assicurava: la guerra era un adattamento della vita. La sua intelligenza era contenta, il suo animo tranquillo; e gli sembrava di essere giunto, infine, a conoscere il perchè di tanto sangue e di tanto dolore.

Il perfezionamento del motore gli pareva funzione necessaria e naturale. Posate un giorno le armi, la macchina, che dava il pane e il benessere, non avrebbe dovuto risentire degli anni della guerra come di anni perduti. Non si poteva aver sciupato il tempo. Ognuno portava perciò ai miglioramenti dell'utensile tutta l'intelligenza e tutta la volontà. Lo sforzo dell'operaio e dell'ingegnere nel paese aveva gioioso

e immediato consenso nello sforzo del soldato e dell'ufficiale in trincea. L'automobile raggiungeva le cime più ardue; l'aeroplano saliva sempre più nel cielo; il sottomarino si sprofondava sotto l'enorme cappa del mare; la perforatrice scavava sempre più rapidamente il monte.

Dove passava prima a stento una automobile, ne volavano infaticabilmente cento; stormi d'aeroplani percorrevano lo spazio; i sottomarini sembravano branchi di delfini; catene di perforatrici circondavano i monti. L'esercito, insaziabilmente, chiedeva, il paese insaziabilmente, costruiva; una larga corrente di sangue fervido circolava senza fine dal cuore alle membra e dalle membra al cuore. La guerra, cosa meravigliosa, diventata palestra di civiltà: lavorando per l'oggi, lavorava finalmente per il domani.

Arma di guerra, promessa di pace; il motore a poco a poco rappresentava ciò. All'opera, all'opera! Più l'arnese della guerra sarebbe stato potente ed obbediente più la pace sicura sarebbe stata giusta, piena e benefica. Per questo, benvenuta anche la guerra, violentatrice di uomini e cose, che aveva milioni di genti, e le aveva costrette a pensare soltanto a distruggere. Mai più si sarebbero ritrovate tante menti, tanto tempo, tanto denaro, tanta necessità, per la creazione della macchina. Tutta la guerra ormai serviva di piedistallo al motore. Gli uomini della città e quelli dei villaggi, si affratellavano in esso. Chi non sapeva leggere, chi non aveva mai pensato, cercava d'imparare, di pensare, presso il masso di metallo che era la ragione della nuova vita.

Il motore diventava faro. Nella propria casa, fra breve, nessuno avrebbe più maneggiato il fucile o la baionetta, che erano state date per la difesa del paese. Ma il motore sì. Il motore sarebbe sempre stato accanto al lavoratore, nell'officina stridente o nel campo arato. Tutti gli uomini venuti da luoghi diversi e lontani, sentivano d'essere tenuti insieme dall'arnese creatore.

E giunta la pace il motore ha sciolto al mondo la sua strafottente canzone.

Il canto era un peana che preannunciava un'aurora di meravigliosa affermazione.

E il canto venne accolto come un incitamento ad osare, ad imparare ad amare questo strumento che ritornando pacifico, riaffermava la necessità di dominio e d'impero tra tutti gli altri strumenti apportatori di benessere.

Si è visto così la parte anche meno colta del popolo nostro interessarsi a questo risveglio: avvicinarsi dapprima con quasi timore per addomesticarsi subito all'idea che al disopra del motore regnava sempre la potenza del genio umano.

Ed è stata una gara ed è una gara d'ogni ora quella che si combatte attualmente per innalzarsi sempre più a quel meritato prestigio che ineluttabilmente si avvia ad avere il motore.

Le riviste tecniche, un giorno assai misere e lette da pochi sono ora diffuse e ben fatte e rappresentano veramente un dinamico fronte unico di divulgazione e valorizzazione. Alla loro fonte ricorre l'umile e il potente ed ognuno sa trarne l'alimento necessario a continuare in questa bella battaglia.

Ove ci porterà il motore?

Quale canzone verrà sciolta domani lungo tutte le strade della nostra Patria?

Io penso all'anima canora del nostro popolo che ha ritrovato finalmente nel motore uno strumento mirabile e perfetto, strumento che saprà strappargli, come ieri nella guerra, la dimostrazione più chiara che il ceppo prometeico della nostra razza non viene mai meno.

MARIO GASTALDI.

SIMBOLI ALATI.

Quando gli uomini vollero scegliere un simbolo di vittoria, non scppero che trovare un'ala.

L'ala fu così il canto non espresso, scagliato alle stelle e al sole, dominatore di tutti i cieli senza confini, e fu il simbolo di ogni atto eroico coronato da un successo e fu il grido acuto di tutto un popolo balzato in piedi dal sonno dei tempi col viso dell'armi.

I simboli della vittoria che gli scultori ellenici ci lasciarono, hanno in sè, col segno della fortuna e della bellezza, le ali che porteranno a tutti gli orizzonti l'eco della loro fama. E d'allora, attraverso i tempi, i popoli e le civiltà artistiche, la Vittoria, non è stata raffigurata che così, quasi un devoto segno di consenso per qualcosa di più sublime e di più alto che possa dominare i cieli.

Nike, la Vittoria, è un simbolo che ha trovato ora nel dominio dei cieli raggiunto dalle centurie alate, la sua realizzazione.

Ma chi non ricorda la bellezza perfetta e superba della Vittoria di Samotracia? Ora, esposta al Louvre di Parigi, sull'alto d'una scalinata, domina veramente le sculture che le stanno di fronte, riaffermando la supremazia della civiltà d'arte greca. Il suo passo ha la leggerezza del vento. Il suo gesto, che s'indovina nelle parti mozzate, ha un desiderio di volo. E il drappo che le rannoda le membra ha la morbidità dell'onda.

Certo, essa è una delle più belle Vittorie e dinanzi la quale si resta lungamente senza pensiero e senza voce, stupiti che tanto già si sia raggiunto in potenza scultoria, e in tecnica d'arte. Le ali sono spiegate con un tal impeto di vita che sembra veramente essa non posi sul suo piedestallo, ma stia per fuggire da un momento all'altro a recare per i sentieri celesti l'annuncio della vittoria marinara a tutto il mondo. Gli artisti greci che erano maestri nell'ambientare le loro opere, traevano vantaggio d'ogni sfondo di terra, di mare, di foreste o di acque. E la vittoria di Samotracia, così come ora ci appare, deve esser stata un canto meraviglioso gettato nel sasso e alzato di fronte alla maestà del mare.

Ma quello che più interessa, è il vedere come giustamente e fortemente sia stato interpretato dagli artisti greci il *volo* nelle opere loro.

Già Fidia, nel *Zeus d'Olimpia*, aveva come motivo decorativo posto in mano di Giove una vittoria alata che non c'è rimasta ma che ci è prova novella di quanto opportunamente e largamente fosse usato il simbolo alato nelle primavere elleniche.

Quello che può invece maggiormente interessare il lettore è il vedere come giusta e chiara sia nei simboli di vittoria l'idea del volo: nella vittoria di Samotracia, il volo della Figura è appena iniziale, ma già le ali appaiono inarcate, e da tutto l'insieme della scultura, da ogni dettaglio dalla semplicità delle linee ottenuta con una tecnica severa e solenne, risulta la verità e la leggerezza del volo. E' veramente una vittoria che sta per spiccare il salto dalla terra e vincere lo spazio. La sua bellezza, non è solamente artistica ed estetica, ma formale e vissuta. Ed è per questo che può fare a noi moderni che già conosciamo il miracolo del volo, una grande impressione. Come mai chi le scolpì seppe con rapida ed intuitiva sintesi concepire « l'attimo » che ora noi viviamo?...

I Greci videro assai spesso le vittorie a simbolo di cielo e di mare. Cantarono cioè con un segno di ali e di penne,

una vittoria marinara, ponendo alto il simbolo alato, o su una roccia a picco sul mare, o sulla prora d'una nave.

La *Nike* per esempio ch'è a Roma al Museo Vaticano e che reca in altorilievo con un senso decorativo originalissimo un delfino assai bene modellato, ha meno l'impeto del volo e la bellezza della conquista che la vittoria di Samotracia. Forse, la *Nike* di cui parliamo, e che ha le ali quasi racchiuse, non poteva aver sulla prora della nave le ali spiegate che così sarebbe stata di ostacolo al vento, ma il significato stesso invece e il luogo dove è stata posta e ha vissuto ci rendono più chiaro il concetto ellenico.

Gli artisti greci — io penso — diedero allo spiegamento delle ali un grande significato a seconda la vittoria era posta ad ornamento o a ricordo d'un fatto glorioso d'armi fortunate. Come monumento o elemento decorativo, la Vittoria che fu usatissima, e lo è e lo sarà ancora sinchè vivranno tra le vicende umane gli odî e gli amori, i rancori e le vendette dei popoli e delle genti, poteva naturalmente tenere le ali o riaccostate o riunite o piegate perchè nella linea del corpo della figura e delle penne era solamente una ricerca ornamentale e un segno simbolico, ma quando la vittoria cessa di essere una parte della costruzione come nel *Zeus* di Fidia, ma diviene un'opera a sè, come nella vittoria di Samotracia, ecco che allora, le ali, non appaiono più basse e semplici nella loro linea e nelle loro curve, ma s'impennano superbe e fiere in un impeto di volo infinito. Qui allora è il canto a voce spiegata. Quanta compostezza serena e semplice in quel rilievo dovuto forse a uno degli scolari di Prassitele e conservato al Museo Nazionale di Atene, dove la vittoria cammina ancora, racchiusa quasi nel fodero delle ali lunghissime, come non si decidesse a spiccare veramente il volo! Noi non sappiamo come e dove il mirabile pezzo scultoreo sia figurato anticamente. Nè sappiamo con precisione se veramente Prassitele l'abbia pensata e scolpita così. Certo, qualche linea d'una eleganza morbida e raffinata tradisce il suo autore. E v'è in tutta la figura un senso di poesia e di dolcezza,

ch'è Prassitelico, veramente. Ci pare anche una di quelle Vittorie funerarie che tanto piacciono a uno dei nostri scultori migliori di oggi: Leonardo Bistolfi. E la testa inclinata leggermente dà alla figura una tristezza ancora maggiore. E che differenza tra questa melanconica e composta essenzialmente decorativa Vittoria dalle ali abbassate alla Vittoria dovuta forse all'attività artistica del III secolo, e ch'è conservata nel Museo Civico Romano di Brescia!

Qui, la Vittoria, incide. E' una figura storica. Non è un simbolo di gloria. Non vola, ma ricorda. Dove vola veramente, e dove gli artisti seppero imprimere il segno delle ali ben salde è in quella Vittoria che rimemora un glorioso fatto d'armi, dal viso un po' maschio e dalle ali altissime e acute, e nella Vittoria meravigliosa conservata nel Museo Nazionale di Napoli.

Penso perciò, che veramente, uno dei primi simboli che l'uomo volle e seppe raggiungere fu un segno di vittoria. La gloria che le è sorella, se appare più solenne e più fiera, è forse meno vissuta e meno vera come figurazione scultorea. Entrambe, Gloria e Vittoria, furono dai primissimi artisti greci raffigurate con le ali a segno di potenza infinita e di volo conquistatore. La Gloria però come conseguenza della vittoria ha nell'ali un minor impeto di vita e di febbre. Più composta di movimento e più severa di forme è già monumento e meno carne vissuta in materia. Le sue ali non hanno più i brividi dei voli. Hanno la serenità severa del fatto compiuto, la bellezza eroica del momento glorioso che non sa più d'armi, di canti e di battaglie, ma soltanto d'ideali raggiunti e di ostacoli superati. La Vittoria è più battagliata e più viva: reca nella figura e nelle ali, l'impronta palpitante del volo che la inebria. E mi pare che a seconda della vittoria che vollero raffigurare come elemento decorativo o come ricordo glorioso, gli artisti antichi seppero dare un maggiore o minore spiegamento d'ali, quasi a significare così il proprio pensiero iniziale.

Spesso, Gloria e Vittoria si confondono. Ma qualche volta,

la Vittoria è chiara ed evidente e non può essere confusa con la Gloria. Il suo spiegamento di ali è ben diverso e più vissuto. La seppero sfruttare quando vollero significare la Vittoria nel più alto senso della parola, non usandola per dei monumenti puramente di arte decorativa. Solo in tre delle nostre illustrazioni la Vittoria, vola veramente: e cioè la Vittoria di Samotracia, la Vittoria conservata a Napoli e un po' meno, la terza Vittoria che ricorda un glorioso fatto d'armi. Nelle altre illustrazioni nostre, la Vittoria, non vola. E questo forse, sta a significare che quando vollero raffigurare una vittoria veramente simbolica, diedero alle figure e alle ali tutta la bellezza del volo, lasciando le ali immobili o arcuate per un senso decorativo ogni qualvolta si servirono della Vittoria come elemento ornamentale, dando così al maggior o minor spiegamento di ali non solo un significato di volo più alto o più semplice ma anche un simbolo di grandezza sublime o ricerca di una linea estetica. Ed ecco come, il miracolo del volo, apparso d'un tratto alle genti stupefatte dell'epoca nostra ch'è passata di anno in anno, di meraviglia in meraviglia, di vittoria in vittoria, era già nei più puri estetici greci, ne' più forti scultori ellenici ben semplice e chiaro come raffigurante estetica di un dato momento di bellezza. Quello che siamo venuti dicendo nel breve articolo e che ben più diffusamente avremmo voluto esprimere non ha, se risponde alla verità, che un'importanza di concezione esatta e chiara.

La vittoria, essenzialmente vittoria doveva come deve ancora avere un volo ben più alto d'una vittoria semplicemente posta a elemento decorativo di una nave o di una costruzione. E' quello che gli artisti greci intesero dando all'inarcamento delle ali l'intonazione d'un canto spiegato a voce sonora, o d'un canto sommesso e umile tra le labbra riaccostate, se pure non ha che un'importanza storico-artistica è tuttavia il più meraviglioso segno della possanza acuta di quell'arte Ellenica da cui tutte le arti appresero, perchè anche nel

suo tramonto estetico seppe donare fiamme per rinnovellate aurore.

Tutta l'arte nostra scultorea non ha fatto che riprendere pei suoi motivi di Vittoria e di Gloria i vecchi temi ellenici sfruttandoli con poca modernità di intuito. Quando, così, i nostri scultori vogliono raffigurare la vittoria, il vecchio simbolo alato risorge con ugual senso di verità, e con minor merito di intuizione artistica.

Ma quale diversità di respiro di vita, di anelito e di impeto tra il volo acuto della Vittoria di Samotracia, per cui veramente si può dire è sentiero la nube, e le piccole vittoriette prive di originalità che i nostri scultori nell'epoca meschina d'ideali e pure contorta e battagliata di manie nervose e di forme estetiche arrivistiche malsane e isteriche, pongono a elemento decorativo dei tanti monumenti che la nostra mediocrità innalza ai crocicchi dei viali, o nel mezzo delle piazze, a disturbare i giochi infantili degli scolaretti in vacanza o a rallentare il transito dei veicoli e dei passanti. Quale enorme diversità tra il volo veramente solenne e magistrale che sta per spiccare quella vittoria di Samotracia ch'è ancora un esempio agli artisti tutti che amano la Verità, la Bellezza e la Compostezza, quella vittoria di Napoli, ch'è tutta un'impeto di azzurro e una cantica robusta di forme muliebri e i piccoli voli meschini di passeri cinguettieri che potrebbero compiere le picciolette vittorie che i nostri scultori ci sgranano sui piedistalli dei Re, dei Poeti e dei Condottieri. Le vittorie elleniche volavano.

Le vittorie dei nostri scultori, spesso sono vittorie addomesticate a fare soltanto un inchino di presentazione.

NINO SALVANESCHI.

LA PRIMA TRASVOLATA DEL PACIFICO.

Accadde migliaia d'anni fa, in una epoca la cui data non è importante fissare; le onde elettriche non sillabavano il linguaggio umano, non esistevano altoparlanti ,nè progetti di televisione. C'erano, in cambio, poeti: e il racconto delle grandi imprese si propagava più in là delle frontiere, di cuore in cuore,. di bocca in bocca.

Il volo si effettuò dalla costa dell'India meridionale verso il grande mare del Sud; e fu preceduto da una serie d'infortunati tentativi.

Come già dicemmo, nella nostra narrazione anteriore, il principe Rayana, così descrive l'ansia e l'angoscia del principe Rama, segregandola nella città di Lanka sulla costa lontanissima al di là del mare del Sud.

Ma Rama ebbe presto notizia del nascondiglio, e riuniti i guerrieri, sulla riva dell'oceano, indicò loro lo spazio smisurato.

Valmiki, il gran poeta del Ramasana, così descrive l'ansia e l'angoscia dei guerrieri valorosi:

« Lì, dinanzi all'oceano, gli Eroi scrutarono lo specchio serenissimo dell'universo.

Il mare pareva addormentato, ma di lì a un istante era già in subbuglio: le sue acque crescevano fino a mordere le cime dei monti.

Lo spettacolo era orripilante, la distanza infinita; e quelli dicevano: « Che fare? » e tremavano.

Jambavat, il capo dei Vanara, valoroso tra i valorosi arringò i suoi. E ingiunse ad Angada, il principe, che domandasse: « Chi vuol vincere l'oceano? ».

Ma nessuno, per quanto provasse, riusciva a distaccarsi dalla terra.

Allora Jambavat benedisse l'eroe Hanumat, e lo pregò di tentare: tutto l'esercito promise nell'atto che lo avrebbe atteso lì fermo, diritto sopra un solo piede ».

Il poema descrive il volo in squarci stupendi: Hanumat ascende sul monte Mahendra e si prepara in solitudine. In basso l'esercito accampato guarda estasiato in lui.

« *Tendeva il corpo, avido di spazio, e spingeva con le mani e con i piedi la roccia.*

Il Monte Mahendra tremava. Tutte le creature che albergavano in esso sbigottivano.

Per la gloria di Rama e per quella di tutti i Vanara, egli vuole domare l'impossibile. La sua volontà è una leva di ferro.

Ecco si slancia! E' tale il rombo e la percossa dell'aria, al suo slanciarsi nell'alto, che gli alberi e gli arbusti volano sradicati dietro di lui.

Sono quali amici che lo accompagnino un tratto in quel periglioso suo viaggio.

Coperto di fiori, di foglie e di polline, egli somiglia a una nuvola imbevuta di luce.

Domina l'oceano con tutte le sue stelle.

Somiglia la meteora che taglia l'aria con la sua coda; somiglia l'uccello che vorrebbe scalare la cerula immensità.

L'ombra sua, laggiù sopra il mare, pare una barca naufraga che vada a deriva: le onde le rimuginano intorno .

L'oceano freme, rugge, e insidioso scatena l'uragano: non è possibile che quel monte alato, lassù, sia padrone del cielo!

Ma lo sostengono le preghiere di coloro che sono rimasti ad attendere, diritti sopra un solo piede. E la strada è lunghissima ».

Commosso da tanta bravura, Sagara, l'oceano stesso, vuole aiutare l'Eroe, e ne parla a Mainaka il più buono dei monti « l'ombelico d'oro che sta occulto sotto le acque ». Ma al vedere la montagna balzare sù dalle onde Hanumat teme che sia un ostacolo nuovo.

Il monte gli dice:

« *Discendi su di me, e riposa. Amore con amor si paga; tu sai che questa è la legge!* ».

E gli racconta che un tempo le montagne erano esseri alati; e che un giorno l'Iddio dai mille occhi tagliò loro le ali con i terribili raggi. Egli soltanto potette salvarsi dalla tosatura, perchè il padre di Hanumat lo aiutò a nascondersi in mare. Ma Hanumat a tutto ciò risponde: « Il tempo affretta, il giorno declina. Io ho promesso di non tardare ». E risalito allo spazio purissimo saluta il monte cortese.

Ecco che gli Iddii allora decidono di tentare Hanumat. Permettono che Surasa « la madre dei Naga, luminosa come il Sole » si trasformi in un mostro dagli occhi sfolgoranti e dalle fauci tremendamente armate. Ma Hanumat non appena l'ha vista si impicciolisce quanto più può, come un grano di miglio, e fugge veloce.

Lo spazio si gonfia davanti a lui di nuvole e di avvoltoi.

« *Carri alati parevano, trascinati velocissimamente da draghi unghiuti e da serpenti aligeri e fumidi.*

Ma Hanumat divideva le rosse nuvole, le negre e le gialle, facendole dissipar via come la luna lo fa quando piove, che dietro le filaccie appare e scompare ».

Di nuovo gli Iddii lo tentano. Simihika s'impossessa della sua ombra e riesce a paralizzarlo.

« *Sentì d'essere come un veliero trattenuto in mezzo all'oceano dal vento di prora* ».

Ma Hanumat si difende :e come prima s'era impicciolito così adesso diventa un gigante.

Anche le fauci di Simihika aumentano di potenza e di vastità. E allora Hanumat, ritornato minuscolo, si lascia cadere lì dentro e sconquassa al mostro le viscere.

Ciò piace al mondo degli spiriti che lo colma di elogi: nei cieli risuona tanto alto il suo nome che ammutolisce gli Iddii.

Hanumat giunge così fino alla sponda agognata e scende sopra una boscaglia. Incendia poi Lanka, la capitale nemica, trova Sita e la libera; e torna, dopo grandissime gesta ad affrontare l'oceano.

Questa volta il volo è notturno.

« *Il vento lo perseguiva come onda di mare infuriato; ma subito la luna lo conduceva sopra la sua mansa luce.*

Lo inghiottiva lo spazio, ma la luna e gli astri lo soccorrevano.

Ed egli divideva la corrente delle nuvole nuotandovi dentro; gli fuggivano ai lati lampi azzurrini, rosei, purpurei, argentei ».

Valmiki il poeta non risparmia paragoni; e sempre con una netta efficacia.

« *Hanumat è freccia volante dell'arco; ma come nube compare sul monte Mahendra di dove era partito.*

Il suo grido rimbomba ai dieci punti del mondo, ed ecco discende, tra i Varama festanti, diritti tuttavia sopra un solo piede ».

Questo lo raccontano i libri Kishkindha, Kanda e Sundara Kanda del Ramayana, il poema epico indù. Ed è la grande odissea aerea dell'antichità.

UNA FALSIFICAZIONE DEL '700.

Lettera scritta da uno di Londra ad un suo amico di Venezia sopra la macchina volante che con universale applauso vedesi colà guidata per aria da famoso e singolare meccanico (In Venezia, 1751, s. n. t., in-fol. vol). (1)

Londra, 18 ottobre 1751.

Carissimo amico,

Trovasi qui, pochi giorni fa arrivato dall'Indie orientali, e ultimamente da Lisbona, un uomo d'un talento il più sorprendente che siasi veduto al mondo. Dice egli, essere un Religioso italiano, costituito in ordini sacri, nativo di Civitavecchia, per nome Andrea Grimaldo, in età di 50 *anni incirca, e di statura mediocre. Passò* 20 *anni or sono, per ordine del Padre Provinciale e di Propaganda Fide, a viaggiar nei paesi d'Oriente i più remoti, dove, dopo aver supplito ai doveri del suo Ministero, diedesi per lo spazio di quattordici anni con grande fatica e spesa alla costruzione perfetta di una Macchina la più meravigliosa e stupenda, che abbia mai potuto produrre l'arte Meccanica, e la Matematica. Questa è una cassa d'un curiosissimo lavoro e tessitura, la quale con l'aiuto di alcuni ordigni da oriuolo si alza nell'aria, e va con tal leggerezza, e rapidità di forza, che viene col suo volo a fare di viaggio sette leghe in un'ora. Essa è fatta a foggia*

d'un uccello: le ali da cima a cima hanno ventidue piedi di estesa; il corpo è composto di pezzi di sughero artisticamente insieme uniti, e ben connessi con filo di metallo, coperti con cartapecora e piume, le ali sono fatte di budella di gatto e a fuste di balena, coperte anch'esse di detta carta, e piume, e ciascuna ala è piegata in tre giunture al solito. Nel corpo della Macchina contengonsi trenta ruote di singolar lavoro, con due globi di ottone e piccole catene, le quali alternativamente annaspano un contrappeso e con l'aiuto di sei vasi di ottone, pieni d'un tal quantità d'argento vivo, che scorrono in alcune scannellature, con divisioni in esse, la Macchina vien tenuta dall'assistenza dell'Artista nel dovuto equilibrio e bilancia. Col mezzo poi dello stropicciamento d'una ruota d'acciaio di tempra adeguata e d'un ben grosso e sorprendente pezzo di calamita, il tutto vien tenuto in un regolato moto progressivo, durante però un giusto temperamento dei venti, poichè la macchina non può volare, tanto in tempo di totale calma, quanto in quello d'una burrasca.

Questa prodigiosa macchina è diretta e guidata da una coda lunga sette palmi, la quale è attaccata alle ginocchia, e ai nodi de' piedi dell'artista con striscie di cuoio; e con lo stendere ch'ei fa delle sue gambe, o alla destra o alla sinistra, egli muove la Macchina da qual parte gli aggrada. La testa è parimenti fatta in bellissima forma, e rappresenta quella d'un'aquila. Il rostro intero è formato da un corno diafano e curioso d'un becco d'Arabia. Gli occhi sono di vetro, e al naturale quanto se fossero vivi, giranti sopra un asse al di dentro, con l'aiuto di due fili attaccati al rostro di ferro: lo che fa che gli occhi e il rostro stanno in perpetuo moto durante il volo della Macchina, che è di tre ore sole, e poi le ali si vanno gradualmente chiudendo. Allora l'Artista accorgendosene va gentilmente calando per posare sui propri piedi, per indi rimontare gli ordigni da oriuolo e nuovamente andare ad assettarsi sopra le ali per la continuazione d'un nuovo volo. Egli stesso ci disse, che se per mala sorte si slogasse

qualche ruota, o si frangesse qualche frusta, converrebbegli inevitabilmente cadere con precipizio a terra: e perciò egli non si alza più dell'altezza d'un arbore o due; come pure non si è messo che una sola volta nel rischio di passare il mare, e ciò fu da Calais a Douvres; e la mattina stessa arrivò poi in Londra, dove disse che venne tratto dalla curiosità, anzi dalla fama d'alcuni nostri virtuosi e curiosi professori di meccanica, i quali a' giorni nostri sembrano passare qualunque altro del noto mondo, sì per l'invenzione, che per l'esecuzione e perfezione.

Egli ha di già avuto un colloquio con due dei migliori di detta scienza, che l'hanno veduto operare, e ai quali ha promesso di render compiuto verso il prossimo Natale un intero assortimento di ruote, finite in assai più accurata maniera, e non così soggette ad accidenti, e che occuperanno la metà di luogo delle altre, con questa differenza in aggiunta, che queste si muoveranno con più dolcezza, e continueranno a girare lo spazio di sei ore, per far volare la macchina in ragguaglio di 30 miglia per ora, senza rimontare gli ordigni. La dilettevole scelta delle piume che adornano questo uccello, sorpassano la credenza, l'immaginazione, e la maestria dei più abili Pittori, per imitare la bella diversità dei colori e ombreggiamenti che rappresentati si vedono nella più viva maniera in azzurro, oro, rubino, verde, blu, bruno e bianco: colori tutti messi in tal bell'ordine e forma, che un egual modo non fu mai veduto.

Egli ha fatto ultimamente un giro dal Parco di Londra fino alla Loggia di Windsor, e ritornossene addietro, in tutto in men di due ore. Propone di volere, nel giorno della nascita di Sua Maestà, partire dalla cima del Monumento alle ore 16 d'Italia, e fare il giro di tutta la città di Londra, e suoi borghi, e andar a posare nel Parco verso le ore 18. Quanto vi dico è vero, non è però sufficiente, perchè il tempo non mel permette. Addio.

UN AVIATORE PERUGINO DELLO SCORCIO DEL '400: G. B. DANTI.

Su Danti molti hanno scritto, ai giorni nostri e in passato. Il racconto più ampio e fiorito che si conosca è quello di *Leone Pascoli* nelle sue *Vite dei pittori, scultori ed architetti* perugini, uscite in Roma nel 1732 dalla tipografia di Antonio De' Rossi, in-4, di pp. (10) 259 (9), alle pp. 59-61, dedicate a *G. B. Danti architetto militare*:

Vedendosi Giovanni Battista in Patria ozioso e volendo dar qualche segno di gratitudine a Gio. Paolo suo mecenate, il cui accasamento era già non totalmente conchiuso ma molto avanzato, pensò di farlo in modo da segnalarsi. Ito dunque col pretesto di divertirsi per qualche tempo alle delizie del Trasimeno in compagnia d'un fedele e caro suo amico che solo era di sua intenzion consapevole, e di cui solo si servì, cominciò da sè a lavorar notte e giorno segretamente ferri, molle ed altri ordigni e tiratili tutti felicemente a fine, non altro gli restava a fare che l'esperienza. E perchè questa pure fosse occulta, acciò improvviso del tutto giungesse in Perugia lo spettacolo, aspettò il plenilunio, e nell'ore in cui gli altri più saporitamente riposano, ed in luogo il più remoto di una di quell'isole per non essere veduto, aggiustò bene al suo dosso gli ordigni che formavano due ali, e sopra quell'acque tentò di volare, e volò per qualche non piccolo spazio felicemente; ma quando stanco volle fermarsi, non potè

farlo come voluto avrebbe a poco a poco, e gli convenne alla riva della medesima ove quel suo amico l'aspettava, sopra quell'acque lasciarsi cadere. Pensando e ripensando poi a cotal modo ed aggiugnendo e scemando e ferri e molle a misura del bisogno, reiterò più e più volte la sperienza, ma per quel che narra nella *Perugia Augusta* il Crispolti e per quello che il fatto susseguente mostrò, non lo potette mai trovare. Tornato frattanto a Perugia, ove imminenti eran le nozze e si preparavan sontuose feste, aspettò che un giorno corressero per la città le lance e sopra la via di S. Savino, ove era maggiore degli spettatori il concorso, vestito dei suoi ordigni e tutto coperto di piume ben adattate si spiccò da un'alta torre e con terribil fischio volando sopra la detta via, non ebbe per lo spazio di trecento passi ancor volato che rottiglisi un ferro maestro dell'ala sinistra e non potendo più reggersi colla destra, cadde in fine di detta via sovra i tetti di S. Maria delle Vergini ove è oggi la Sapienza nuova, vicino alla stabilita mèta. Imperocchè nel chiostro del monistero aveva già preparati alcuni matarazzi per lasciarvisi cadere e con due spettacoli in vece d'uno, come prefisso avea, segnalò immortalmente la festa. Tutti credettero che si fosse morto e tutti corsero a quella volta per ansietà di vederlo e lo trovarono solamente offeso in una gamba e niente sbigottito dell'inaspettato accidente. — Narra nella sua *Storia stampata* questo fatto il Pellini, nella *Perugia augusta* lo commemora il Crispolti, ne fa tra' suoi *Elogi* l'Alessi menzione, lo riferisce nell'Ateneo Perugino l'Oldoini e nei suoi manoscritti il Lancellotti il descrive. Nè trovo tra questi autori altro divario che nelle nozze, dicendo il Lancellotti che eran di Giampaolo colla figlia di Jacopo Conti romano, e l'Alessi e l'Oldoini che eran della sorella di Giovanni Paolo con Bartolomeo Alviano.

Giovanni Battista Danti, Dedalo cognominato, fu d'ingegno elevatissimo, et egli solo nel secolo nostro conseguì quello che dall'antico Dedalo fu vanamente tentato; imperocchè mentre un giorno in Perugia molti signori principali

venuti erano ad honorare le nozze di Giovanni Paolo Baglioni e correvano lance in una strada principale sotto il suo palazzo, egli inaspettatamente con un remigio d'ali che fatto si haveva a proportione della grandezza del suo corpo si mosse dall'altezza di una torre ivi vicina e sibilando con un fischio molto horribile, volò felicemente sopra la Piazza grande piena d'innumerabile popolo; ma (o maraviglia accagionata da nuovo accidente) hebbe appena volato circa 300 passi, prima di giungere a un destinato luogo che gli si ruppe un ferro principale che reggeva l'ala sinistra nè potendosi egli più sostentare con la sola destra, fu forzato lasciarsi cadere sopra un tetto contiguo al tempio di S. Maria delle Vergini, ove è oggi la Sapienza Nuova, onde restonne qualche poco offeso. Quelli che viddero non solamente il volo, ma l'ossatura dell'ali e l'artificio loro maraviglioso, dissero, e si ha per tradizione, ch'egli più volte sopra l'acqua del Trasimeno si gettasse a volo, per imparare il modo di calarsi a poco a poco in terra, ma che con tutto il suo ingegno non lo puotè mai ritrovare. Fu anco meraviglioso per altri scherzi matematci, onde era in gran stima appresso i primi Principi d'Italia, e Gio. Paolo Baglione lo condusse seco in Lombardia come suo ingegniero, in quelle guerre, nelle quali caduto poi infermo venne a morte (*Crispolti*, pp. 360-61).

VISIONE DI GUERRA.

Decadenza. I° periodo.

Il senso della morte è perduto. I cadaveri infagottati nei cenci grigio-verdi sono dei poveri sacchi abbandonati. La mancanza assoluta di coraggio, il costringere gli uomini ad essere costantemente assenti sprofondati sotto terra, la valutazione delle forze sommata in proporzione di volume e peso di materiale da soprapporre al costante logorio, doveva fatalmente tramutarsi in seguito nei dissolventi più spaventosi, non si può negare l'anima del popolo, il cuore, il sogno, la essenza spirituale, vera unica forza.

La famosa coltura d'Oltre Alpe che ad ogni cosa vuol dire la sua ragione scientifica, portava nella prova del fuoco a rovina tutto lo splendore.

I giovani morivano, gli Ufficiali di Stato Maggiore, i tecnici gli esperti, rimanevano con i loro calcoli impotenti.

Rinascita.

I giovani ritrovarono nelle ali la luce perduta, oltre all'acciaio ed alla morte, nel cielo le passioni si scatenavano violente e crudeli come i numi dell'Olimpo.

La morte è data dal rogo.

Tutte le insidie sono meritate e superate, i tenui baluardi dei monti, gli stagni colorati dei mari, le spring-granate,

le ali nemiche, città, trincee vengono sorvolate in pochi minuti di volontà e di coraggio.

La veduta d'insieme disciplina l'azione.

Le immense masse di uomini e di artiglieria in ragione della loro mole non sanno superare i fiumi e le montagne sono costrette ad incunearsi, se esistesse il concetto ardito del capo, in valloni profondi strade percorse da millenni dai popoli nelle loro emigrazioni che irrompevano come il dilagare di una fiumana, senza alcun indirizzo, subendo solo la pressione plastica dell'ambiente natura, l'azione ardita e geniale dei reparti animati di fede trionfale su tutta la potenza micidiale di quelle masse prive di anima e di cuore.

Alcune ali tricolore volano a pochi metri sul nemico, il frastuono delle artiglierie cessa per incanto, le mitragliatrici abbattono gli uomini sui pezzi, prendono d'infilata le trincee, lasciano cadere sui depositi degli esplosivi, l'istinto di vita si ribella e si accascia in ragione dell'immobilità dovuta al numero e quindi al peso.

Il morale delle truppe è sempre in rapporto alla mobilità.

I grandi capitani del passato lo hanno lasciato nelle loro memorie, ma più di loro lo hanno fatto i piccoli arditi pieni di sogno e di canto che hanno saputo emulare in terra le ali del cielo come i Mas sul mare.

Al retaggio *individuale dell'arditismo* del cielo, della terra, del mare, che bene può essere simboleggiato, dalla *Ala, Pensiero Azione dobbiamo nel presente e nel futuro* la salvezza latina.

Giovanni Randaccio.

Conosciamo la bandiera immensa intrisa del Tuo sangue che il Poeta distese sul prato dopo l'azione del *Timavo.* In ginocchio ti baciamo, col giuramento di rifare per te nel campo trincerato quadrato la *Città di vita.*

Francesco Baracca.

Col rogo della Tua giovinezza hai dato ai compagni la tradizione aristocratica con l'insegna araldica del grifo. Il Grifo metà aquila e leone è grande e magnanimo, capace di qualsiasi impresa in cielo che in terra al disopra di ogni invidia.

Natale Palli.

Vediamo i tuoi occhi azzurri dopo il lungo volo con la spalla appoggiata al tuo leone di S. Marco in mezzo alla orifiamma cremisi tesa sulla fusoliera. I ricordi storici sono fatali come i fenomeni celesti.

L'Oriente precipita nel caos come all'epoca fortunosa di Alessandro. Vola, aquila augurale, precedi le nuove legioni da Roma a Tokio verso remote civiltà sempre capace di rinnovarsi.

MEZZI D'IMPIEGO.

Elementi negativi.

Gli elementi tratti dall'ultima guerra, sull'impiego dei mezzi aerei sono completamente errati essendo stata l'aeronautica alla dipendenza della Marina e dell'Esercito e si riferisce disgraziamente al I° periodo (schieramenti di grande unità) dovuto alla mentalità proveniente dall'Esercito e dagli uomini del Grande Stato Maggiore (caricatura Prussiana antico regime).

Questa enorme incastellatura è destinata a crollare.

Valori reali.

La Marina ha obbiettivi identici a quelli dell'Aeronautica. La Signoria dei mari porta con sè quella della terra.

Ella tramuta le Isole in continenti ed i continenti in isole, il dominio dei cieli porta con sè quello dei mari, ne consegue che occorre creare delle basi, le une più avanzate delle altre per la supremazia di un cielo più vasto.

La potenza effettiva è nel rapporto delle basi distribuite con identico concetto nautico, e negli aeroscali con maggior raggio di azione e velocità di quelli avversari. Il personale deve essere reclutato dalla Marina, la disciplina delle basi aeree deve essere identica a quella delle tolde delle navi. Alla Marina quindi il compito di sviluppare l'Aeronautica fondendo gli elementi necessari di uomini e mezzi scientifici che permettono l'autonomia della nuova arma al disopra del mare.

Solo con l'offesa noi ci difendiamo, quindi tutto il nostro sistema difensivo deve avere le sue basi in caverne delle Isole Dalmate, Docecanneso, Costa Africana, Isole Tirrene, Laghi Alpini. I centri nervosi e le arterie di ogni paese non hanno corazze, occorre annullare per quanto è possibile le distanze chilometriche da questi centri nemici. Esempio: *Oggi un aeroscafo può raggiungere il cielo di Roma in un'ora...*

Raffronti stranieri.

Germania adotta nell'Aeronautica, l'organizzazione identica a quella della Marina. Le basi di impiego di guerra sono senza costruzioni di hangars, le aeromobili vengono ancorate all'aperto come le navi. Supremazia esempio: Lasciamo scivolare le aeromobili straniere sul proprio cielo quando hanno potuto sperimentare di poter inviare un effettivo triplo... sui cieli avversari. Grande incremento nell'Aeronavigazione mercantile in paesi anche lontani per creare le possibilità finanziarie industriali e gli uomini per il potere Militare.

Francia: idem per la navigazione mercantile. In quella militare si tende alla Signoria assoluta delle alte quote

credendo di annientare così le possibilità anche aeronautiche avversarie.

Inghilterra: fusione delle due tendenze.

Arditismo.

Oggi dato lo sperpero avvenuto, la salvezza sta solo nel creare l'arditismo aereo, all'arditismo aereo è affidato il compito della distruzione delle basi avversarie. Il numero limitato di cui disporremo non deve preoccupare, curiamo la scelta degli uomini e delle macchine. Gli aeroscafi devono essere anfibi ancorati all'aperto e sorvolare a pochi metri di quota i bersagli da colpire. Il personale deve essere atleticamente allenato: Boxe, lotta giapponese, scherma, lancio del disco, bombe, podismo, istruzione di fanteria, artiglieria, marina, automezzi, genio, saper montare qualsiasi tipo di velivoli ed avere dimestichezza col paracadute come di un comune salvagente marino (scuola di carattere).

Questi uomini devono scendere a terra, assaltare di sorpresa i centri aerei, i comandi, basi industriali, avversarie. Se impossibilitati di partire in volo darsi alla campagna come gli antichi reparti guastatori, per la distruzione dei ponti e delle foreste.

Si possono così annientare anche le basi navali ostruendo con gli scafi avversari le imboccature dei porti.

Muniti di speciali sistemi di segnalazione possono anche fornire notizie mediante la radio, ed essere ripresi coi mezzi aerei. Occorre a questi elementi una minuta conoscenza già in tempo di pace dei Paesi, che possono essere il teatro delle nostre azioni di domani.

Il loro allenamento può essere effettuato in colonia per la segretezza della preparazione e per l'impiego delle truppe analogo a quello delle guerre future (azione di colonne autonome, non più schieramenti di grandi unità). Un campo di tende deve dare asilo a questi uomini e vanno reclutati in parte da una accurata selezione di piloti, nei campioni spor-

tivi di ufficiali che eccellono nelle varie armi sia di terra che di mare e negli elementi degli studi superiori.

Il numero massimo di questi uomini potrà essere di tre coorti di cento uomini per la bella tradizione spartana di Leonide. E' evidente che da questi uomini in seguito a corsi culturali progressivi dovranno sorgere i capi, con funzioni direttive sull'aeronautica, sulla Marina, e sull'Esercito.

Aeronavigazione commerciale.

Nell'aeronavigazione occorre procedere analogamente alle compagnie mercantili: Spagnole, Olandesi, Inglesi, che preparano la conquista delle Indie, ecc. ecc.

Prima con viaggi avventurosi disciplinati, poi col traffico lucroso che porta con sè la Signoria del Mare e il dominio della terra.

Gli aeroporti militari degli hangars mastondontici vanno radiati in modo da utilizzare in qualche modo lo sperpero avvenuto.

L'America ha mezzi di trasporto costosissimi e lenti.

L'aeronavigazione sarebbe in confronto un elemento non trascurabile di economia e di celerità ed offrirebbe facilità di rilievi di zone sconosciute.

Le prime rotte aeree vanno sviluppate lungo la costa ed i corsi dei fiumi che nel continente Americano accentrano per ora tutta la vita delle varie regioni e vanno divise:

a) rotte internazionali dei grandi espressi;

b) nazionali che fanno capo ai varii aeroscali dei varii espressi.

Occorre fondere in un Ente solo tutte le società di aeronavigazione esistenti per incontrare altre solide possibilità finanziarie.

Le Società esistenti nella rete mediterranea sono in passivo e dovrebbero essere le sentinelle avanzate del programma di espansione di Roma (vedi Berlino). La rete Ame-

ricana annullerebbe la passività dando un sano sviluppo progressivo che in seguito permetterà le rotte transoceaniche.

Risultati:

1.) Servizio di uomini che attraverso la lunga navigazione saranno capaci di iniziative audaci come le diede la Marina Mercantile nei Sauro, Pagan, Rizzo, il personale sarà metà mediterraneo e metà Americano;

2.) rilievi ,studi, valorizzazioni di zone nel campo coloniale, sfruttate in seguito dalle Legioni atleticamente disciplinate.

3.) Orientamento dei mercati verso altre basi dell'irradiazione.

4.) Movimento federativo latino - Mediterraneo - Aricano;

5.) Potenza effettiva dell'aumento di tonnellaggio autonomi velocità delle aeromobili nelle costruzioni industriali.

FATTORE UOMO

Crediamo per l'illusione di vivere, gli echi sfavillanti nella rivelazione del proprio mito elegante, nei simboli tangibili, architettura di una Cattedrale favolosa — vita ardente. — Ne consegue che il popolo, di tradizione più nobile, forte del retaggio spirituale, avrà i nervi che sapranno dare le ossa e muscoli per la realtà più prodigiosa, la vota oggi nel mondo.

La nostra terra rimane un'ardente fucina di uomini che saprà rifoggiare in Roma il centro universale come voleva il Macedone per la sua Alessandria.

La vertigine della corsa di De Bernardi è il nuovo pensiero non occorre il passo militare prussiano, nè le gerarchie

dei valori fissati con le altre dimensioni, non per nulla abbiamo raggiunto la quarta.

L'affermazione individuale è l'elemento essenziale dinamico che crea una ricchezza geniale di metodo e dà risultati miracolosi.

L'aeronavigazione assorbe in tutti i campi elementi dell'attività umana, ne consegue una evoluzione generale. Se veramente cerchiamo le ali delle aquile e non quelle dei tacchini, dobbiamo anche cambiare senza esitazione sveltendo le varie gerarchie dello Stato in cui si arenano le più belle iniziative, dobbiamo sapere infondere alle Legioni ed allo Stato l'altissimo coefficiente: sportivo colturale, morale datoci dalle ali che ci tramutano in Numa.

Fattori spirituali.

Come nell'epoca feudale il cavallo e la spada hanno ridato l'aristocrazia che ci ha portato alle Crociate Cristiane, ai principii di Messere Macchiavelli ed all'epoca moderna, così oggi le ali ed il rogo sapranno superare il limite fantasioso. Le correnti liriche mistiche portano il confine oltre ogni limite di cielo.

Va riedificato l'ara di Giove sul Monte Cavo, prora immane che si tende verso il mondo, nido delle aquile del Nume, di dove la gente latina ebbe il primo impulso verso le future conquiste.

La nascita e la morte vanno esaltate nel loro mito favoloso.

La foresta deve difendere la montagna sacra ai Latini dell'*Imperium elemento colturale.*

L'incompetenza degli uomini del secolo in cui la coltura ha raggiunti dei campi così vasti è il fenomeno più tragico dell'evoluzione moderna.

Gli atenei riportano ancora disastrosamente gli ambienti in cui la coltura è peso, volume. I giovani vengono polverizzati sotto le mole dei grandi maestri, le aule sono chiuse

come le scatole cerebrali dei professori il cui cervello è costituito da una macchina esatta di calcolo che si esibisce nell'ennesima potenza la storia cronometrica della propria specialità scientifica. (Vedi libro *Minerva e lo Scimmione* del Romagnoli).

Dov'è l'azzurro del nostro cielo ,il sole, la libera intelligenza, la divina sensibilità che dorme delicata, che ha scatti luminosi e foggia le folgori del genio? Portiamo il soffio innovatore, armonizziamo il magico potere datoci dal retaggio di Roma, scendiamo sulle vie del mondo artefici di ogni vertigine.

Forza - grazia - armonia - sapiente - operante.

Diamo alla disciplina del pensiero « l'Azione ».

Diamo alle scienze un ritmo musicale « l'Architettura ».

Le scienze si svolgono, nel campo colturare obbedienti a delle leggi di statica ed estetica sorprendenti ed i Greci in ciò erano maestri. Lo si ottiene nel superamento dei propri voleri di fede, volontà e coraggio.

La scuola è ben lontana dalle grandi metropoli, nel clima mite nascosta tra alberi centenari.

Ogni lezione deve essere una conferenza, saggio di eloquenza e stile.

Per la scuola chiediamo dei *Maestri armoniosi* ogni presente sia nel triangolo propulsore, Parigi, Londra, Berlino, sia verso le remote civiltà sempre capace di rinnovarsi, sia verso gli uomini nuovi d'oltre Oceano

Musica e danza.

La musica deve riallacciare i giovani alla tradizione spirituale. La danza deve tendere i cuori alla realtà del sogno.

Atletismo.

L'atletismo non deve creare degli specialisti come disastrosamente fino ad oggi è avvenuto, seguendo lo stesso errore decadente del campo colturale.

L'atleta deve essere completo, tutti gli sports vanno coltivati con equilibrio, il fisico può essere modellato perfettamente come lo scultore crea la statua.

Tutto occorre: l'elioterapia, il nuoto, la scherma, podismo, boxe, cavallo, volo a vela, il dominio delle macchine che divorano lo spazio.

ORGANIZZAZIONE

All'organizzazione è affidato il compito di raggiungere a gradi che si susseguono il potenziale che darà all'ambiente ed agli uomini le possibilità desiderate.

I° grado arditismo.

Affidare ad un uomo estraneo a qualsiasi ambiente sia militare che civile ma che abbia saputo superare il delicato compito di raccogliere gli uomini e le macchine che rispondono a tali esigenze.

Conoscenza esatta di tutte le armi mediante l'intervento degli elementi che eccellono in tale specialità: scienze, aeronautica, marina, esercito, industria.

2.) allenamenti sportivi e studi militari su appositi campi.

3.) raggiungere tutte le vittorie nelle competizioni internazionali.

4.) Servizi di aeronavigazione nelle compagnie mercantili anche nei continenti lontani.

5.) Conoscenza dei paesi stranieri, capacità organizzazione, sia come possibili futuri nemici, sia come elementi di evoluzione che rapidamente potranno annullare le distanze e le barriere che oggi ci dividono.

N. B.: L'uomo prescelto non dovrà rivestire alcun grado gerarchico ma dovrà essere costantemente in contatto col Re e col Primo Ministro. Gli elementi che formeranno, il nucleo della nuova pasta aristocratica dell'ala — Pensiero e Azione — avranno indistintamente il grado di Capitano, superate felicemente le prove progressive saliranno immediatamente alle vette delle gerarchie del cielo, mare, terra. L'elemento, più completo sarà destinato all'aeronautica avendo come elementi sussidiari del presente e nel futuro, la marina, l'Esercito e la Nazione.

In Italia si svolgerà quella parte del programma di studio e di atletismo che non ha carattere riservato, ma possibilmente questo lavoro sarà svolto sempre nella forma conveniente allo spirito dell'arditismo, tenendo come esempio la tradizione della Scuola di Cavalleria di Pinerolo a Tor di Quinto.

In Colonia sarà sviluppata la preparazione segreta, studio, mezzi bellici, ultra moderni, allenamento sulle macchine speciali, destinate alle azioni che rivoluzioneranno l'arte della guerra. La distanza fra i due centri è utile per abituare a considerarla con disinvoltura e a superarla con facilità.

Il terzo centro sarà all'estero - Parigi - Londra - Berlino - Mosca Pechino - Tokio - America - allo scopo di seguire non solo le evoluzioni della preparazione militare, ma di conoscere personalmente gli uomini che caratterizzano tali evoluzioni. Osservare attentamente lo sviluppo delle capacità tecniche del paese i metodi di realizzazione di tale capacità e sistemi adottati per l'espansione commerciale.

II° grado.

Irradiazione degli elementi così plasmati secondo la nuova completa mentalità dell'arditismo verso i centri nervosi del paese - politica - finanza - scienze - industrie.

III° grado.

Ritmo, di vita nazionale sotto l'impulso di questi uomini dell'ardente ed eterna giovinezza che dona a Roma il suo *Imperium* oceanico.

N. B.: Uniamo una relazione della scuola del paracadutista Tenente Freri con un esempio delle specialità che vanno assorbite dall'arditismo.

ARTE DELLA GUERRA.

L'evoluzione degli uomini e delle macchine, il contrasto e le crisi interne della Nazione porta fatalmente i varii paesi di tradizioni lingua sangue identici a fondersi e gravitare con tutto il loro peso feroce per abbattere gli argini gettati dal destino beffardo.

L'Europa dilaniata da tre gruppi anglo-sassone, slavo-latino, è destinata data la sua conformazione geografica e soprattutto per l'impiego del mezzo aereo a subire l'agemonia di uno di questi gruppi sugli altri.

Roma latina porta con sè la tradizione e l'evoluzione dell'epoca moderna; per riacquistarne la Signoria, l'Ala ne è la trama nervosa che riunisce i gangli citati sparsi nei continenti annullando il potere oceanico anglo-sassone.

L'Arditismo deve mirare alla assoluta Signoria del cielo che porta con sè quella dei mari e delle terre.

Se in primo tempo dobbiamo ricorrere al volo radente per giungere di sorpresa sui bersagli ed evitare gli sbarramenti avversari in un secondo tempo dobbiamo richiedere lo arditismo mediante l'evoluzione scientifica voli ad altissime quote, a velocità fantastiche.

L'Inghilterra ha avuto fede nel mare ed ha creato il più grande impero conosciuto sebbene fosse in condizioni di sfortuna di fronte a Roma. Tutte le energie del popolo furono rivolte a foggiare delle navi di velocità ed autonomia maggiori di quelle avversarie e a plasmare la fierezza nella tradizione della casta aristocratica.

La nostra terra resa nell'azzurro del mare e del cielo può con una minoranza assoluta di uomini e di mezzi tendere al primato più ambito il cielo ce lo offre. Come il barbaro An-

glo-sassone dobbiamo avere fede e credere che il mezzo materiale di conquista affina in una sana e generosa disciplina lo spirito. Dobbiamo costringere il blocco mediterraneo e duoceanico Latino alla conquista del Continente per ridare a Roma i mezzi indipendenti per aggredire con audacia ed eleganza l'Europa.

ARDITISMO AEREO.

Considerando le condizioni presenti dei nostri principali centri vitali completamente allo sbaraglio di qualsiasi incursione aerea sia dalla Costa Dalmata o dalla Costa occorre creare l'arditismo aereo. All'arditismo aereo è affidato il compito della distruzione delle basi aeree avversarie.

Il personale deve essere atleticamente allenato - boxe - juzzù - cavallo - scherma - lancio disco - bombe a mano - podismo - istruzione di fanteria - d'artiglieria - di marina - Genio - Automezzi - sapere montare qualsiasi tipo di velivolo ed avere dimestichezza col paracadute come d'un comune salvagente marino.

Questi uomini devono assaltare di sorpresa le basi aeree avversarie scendendo a terra con mitragliatrici a spalla - bombe - lanciafiamme - e se impossibilitate di partire in volo darsi alla campagna come gli antichi reparti guastatori.

Si possono anche sorprendere ed annientare Comandi di Truppa o basi navali ostruendo con gli scafi avversari la imboccatura dei porti.

Muniti di speciali sistemi di segnalazione possono radunarsi in luoghi convenuti per essere ripresi coi mezzi aerei. Occorre a questi elementi una minuta conoscenza già in tempo di pace dei singoli Paesi che possono essere il teatro delle azioni del domani.

ELOGIO DEL VOLATORE.

L'*Almanacco aeronautico* di Orio Vergani e Mario Massai c'induce ad alcune considerazioni sul volo, un po' lontano dagli « scampoli aviatorî » e dalle impressioni che scrittori eccellenti hanno inserito nel libro.

La letteratura dovrebbe spesso andar d'accordo col più « pesante dell'aria » e accompagnare il volatore, che sente più il rischio della bellezza. Nella crociera del Levante Italo Balbo impose ai giornalisti la verità, la cronaca e il ragionamento; e, bandita la retorica, la balda schiera degli storiografi offrì ai lettori una narrazione franca, colorita e significativa. Otello Cavara aveva fatto scuola.

Ma è l'aviazione argomento da prosatori? Non è invece poesia purissima, cioè ritmo, emozione, immagine, frenesia? Solo il volo della poesia può uguagliare i voli dell'eroismo. Chi dirà l'essenza vera di un Ferrarin, di un Del Prete, di un Lindbergh, di un Byrd? Non la biografia romanzata, ma la biografia lirico-eroica: metallo e anima fusi insieme, uomo e apparecchio integrati in un'unica virtù, armonia dello spirito e della materia nel massimo della loro potenza.

L'eroe contemporaneo, senza la mèta e con tutte le mète, è fuori di ogni tradizione, supera tutte le tradizioni, è ignoto a se stesso, è la deificazione dell'uomo ardimentoso,

* * *

Il motore e il guidatore dell'automobile sono diversi dal motore e dal pilota dell'aeroplano. Nell'automobilismo ci sorprende la virtù meccanica, nell'aviazione siamo tratti verso il soprannaturale: nell'aviazione tutto è ansia, angoscia, rapimento, fantasia e sogno. I cimiteri dall'alto non fanno più paura. Solo quando il pilota si lancia o discende, sentiamo la sua bravura. Nel volo la sua perizia è intuitiva, palesata dalla nostra commozione. Guidano l'uomo la fortuna e la fredda esperienza. I risultati ci diranno il valore del pilota e del costruttore. Nell'aviazione non c'è inganno o frode come nella vita terrena: conta quel che risulta e quel che rende.

Distaccato dalla terra, il motore urla contro la terra o canta verso il cielo? Celebra la gloria dell'aviatore o chiede largo al navigare, largo nell'immensità? Dov'è l'uomo, il prodigio nel prodigio? Sentiamo il rombo, vediamo le ali, ma l'uomo è invisibile nella sua carlinga. Solo l'anima lo sente, solo l'anima lo riconosce. L'anima improvvisamente costruisce l'eroe, lo fa vivo e presente, definito e magnifico, più poetico dell'ala, più possente del rombo.

L'uomo non è un'infima cosa quando ha abbandonato la terra. Solo allora è grande e ci fa trepidare e gioire. La gioia è nella trepidazione. Scrutiamo con lo sguardo la lontananza. L'aeroplano è ormai senza voce. Non batte che il nostro cuore. L'aeroplano è un segno vago; ma è più precisa la nostra angoscia. Il volatore è nel mistero, e noi diventiamo pavidi custodi della sua umanità.

Attraverso il tempo, attraverso gli eventi, la concezione eroica del volatore permane. Egli ha vinto una millenaria illusione. Per lui l'irrealtà divenne realtà, la chimera verità, il dubbio certezza. Il suo coraggio è misterioso, come i grandi sentimenti, gli alti pensieri, le mostruose bellezze. Lo conoscono la carlinga, il motore, le nubi, il vento, la tempesta. Il suo coraggio non è pari all'uomo della terra. Egli opera nell'infinito, si batte con l'infinito: non teme che sia recisa

la vita, teme che sia reciso l'ideale. Sì, noi l'amiamo come un fratello l'uomo sospeso sulla morte.

A tappe l'eroismo si affinò, ebbe uno stile, una disciplina e una chiaroveggenza, e da singolo divenne collettivo: dal guerriero alato alla milizia aerea.

Il coraggio dell'aviatore superò spesso l'arte dei costruttori. I rischi e i sacrifici mostrarono le incompiutezze e le manchevolezze dei meccanismi. Per la prima volta nella storia del mondo, il 17 dicembre 1903, un apparecchio si alzò in pieno volo con le proprie forze, avanzò in equilibrio senza ridurre la velocità e atterrò intatto. Fu lo storico volo dei Wright. Il 25 luglio 1909 Luigi Blériot traversò su un monoplano la Manica, 28 chilometri di mare in 23 minuti. Blériot fu il primo che navigasse tutto solo tra il mare e il cielo. Egli fu, coi Wright, un precursore. Osò quando le macchine erano primordiali e l'esperienza sommaria. L'uomo che si staccava dalla terra, si staccava spesso dalla vita, per la voluttà del volo e il morso dell'ambizione.

L'aviazione ci mostrò che il cuore dell'uomo ha, come il motore, le sue *pannes* mortali. Quando Blériot scorse, nella bruma, la grigia linea della costa inglese e intravide la bandiera che Carlo Fontaine agitava disperatamente, non resistè più: si buttò sullo spiazzo erboso di là dalla scogliera. Il carrello si torse, ma egli fu salvo.

Ricordate la fine di Chavez, il valicatore delle Alpi? La vittoria era già sua; ma a venti metri dal suolo le ali cederono. Egli passò su una barella, le vesti in disordine, il viso esangue o gli occhi socchiusi. Lo attendeva un tumulto di acclamazioni e lo accolse un religioso bisbiglio. L'eroe, che aveva lasciato dietro di sè i baratri, i picchi e i precipizi delle Alpi, quando ebbe la certezza della vittoria si piegò come le ali del suo apparecchio; e nell'ospedale spense il suo divino sogno. Anche Lindbergh, passata Terranova, nel banco di nebbia e nel nevischio sentì la terrificante solitudine, si avvicinò ai supremi confini della vita ideale, oltre i quali sono il mistero e la morte. Ma il prodigioso fanciullo ritrovò

il suo cuore, aguzzò lo sguardo nella bruma e continuò navigare. Lindbergh fu fortunato come Blériot, Chavez disgraziato come Carlo del Prete.

E gli eroi di guerra? La battaglia di Fossalunga è la più gloriosa pagina dell'aviazione militare. I nostri aviatori e soldati sono mitragliati sul campo da venticinque aeroplani nemici. In mezzo al fragore e alla strage quindici apparecchi italiani da caccia si levano a volo, sovrastano gli avversari, si lanciano all'attacco. Il cielo diventa un groviglio d'ali, tragico e sonoro. Bagliori d'incendio, crocchio di mitragliatrici, scroscio di motori. Roghi che precipitano, ali nerastre che si allontanano. I nemici sono in fuga. Sul campo si raccolgono i nostri morti. Nella storica giornata undici apparecchi nemici furono abbattuti. Non uno dei nostri.

E' buon soldato colui che si batte sulla terra; ma che cosa è mai colui che si batte nell'aria, che ai rischi della battaglia aggiunge i rischi dell'aviatore? La sua ferita è senza scampo, la sua sconfitta senza perdoni.

Baracca fu in guerra il campione preclaro, l'incarnazione dell'audacia. Nell'imminenza della tregua, egli scomparve combattendo, crociato dell'aria salito verso Dio. Il passato si colora di un rosso vivo, il firmamento dell'eroismo. Il trapasso muta significazione e rappresentazione, non è più l'antica eutanasia. E' l'ultimo brivido della generosità, l'ultima invocazione alla grandezza della Patria.

Ma la grazia latina, anche in queste spaventose e meravigliose venture, si palesa per la sensibilità di un poeta. Nel volo su Vienna il rombo della giovine ala italiana non somigliò a quello del bronzo funebre. Nel cielo mattutino Gabriele d'Annunzio fu il messaggero della nostra nuova potenza con un gesto di gentilezza e di ardimento. E il destino si volse, premiò i generosi.

* * *

I motori cantarono nel dopo guerra il canto della vita, e il canto della morte; i volatori furono umani e divini dal-

la partenza alla meta, dalla glorificazione al silenzio. Il cielo fu lucente di stelle e di prodigi, bagliori di anime e bagliori di tempesta. Il coraggio rifiorì con una fertilità quasi mostruosa. La ridda dei *records*, le velocità fulminee, gli acrobatismi diabolici, le emulazioni titaniche alterarono gli stessi valori apparenti della vita, sollevarono la vita verso l'infinito e verso l'intangibile. Una sola fu sempre la mèta, sull'oceano o sulle rupi, in pace o in guerra: fu la dolce Italia con le sue marine e i suoi colli, tutta verzicante, odorosa e fragrante, sonora e melodiosa come una canzone. E la onorammo da credenti e da soldati, con Baracca e con Scaroni, con Piccio e con Ruffo, con Ferrarin e con Del Prete, con De Pinedo e con Balbo, con De Bernardi e con Donati, abbattendo avversari, trasvolando gli oceani, giostrando nella Schneider, andando soli o per squadre. Avemmo ali possenti per tutte le prove.

Non ci appagammo dei virtuosismi, non considerammo più l'eroismo fine a se stesso: e le gesta, iniziate con impeto lirico e con appagamenti passionali, furono finalmente aderenti ai bisogni della Nazione. Interpretando la volontà del Capo, Italo Balbo diede alla nostra aviazione una ferrea disciplina, la migliorò nello spirito e nella materia, ne fece uno strumento possente di guerra; e mostrò al mondo che i condottieri italiani comandano e agiscono, sono guida ed esempio.

ADOLFO COTRONEI.

A S. E. IL GENERALE ITALO BALBO E AGLI AVIATORI DEL GIRO AEREO D'ITALIA.

XXXI AGOSTO MCMXXX.

I MESSAGGI.

Mio caro Italo,

Vedrai ne' miei fogli quanto io sia lieto delle mie ore di Ghedi, e del nostro incontro.

Penso che il messaggio potrebbe facilmente essere riprodotto in fac-simile *come quello agli Ungheresi — e distribuito ai gareggianti. Forse.*

Ti abbraccio. Ci rivedremo presto.

IL manoscritto *spetta, veramente, a Benito Mussolini, che saluto.*

Il tuo
Gabriele d'Annunzio

Tutti i miei compagni di guerra conoscono la mia sollecitudine mai stanca di offerire ai più cari un segno di me — e della mia fede invitta — nelle radunate prima dell'assalto o nell'inizio del combattimento quando mi gloriavo d'essere fante, o sopra un campo di squadre alate, o sopra il ponte

di una nave sottile; là dove ai migliori il segno confermava la volontà di superare sè stessi.

Per ciò l'altrieri, sul campo di Ghedi, ritrovai tanta prontezza e allegrezza ne' miei vecchi muscoli quando raggiunsi il primo velivolo in punto di toccar terra e tesi al pilota il primo di que' quadrati azzurri e rossi dipinti da me coi due colori araldici di *Montenevoso* e distinti delle mie varie imprese di comandante, simili a quella specie di guidone quadro che issavano alla maestra le galere capitane e talvolta anche le sensili quando pigliavano alcun comando.

Mi ricordavo, o Brack- Papa, o Guazzetti, o Liberati, o mio Bonucci che sapiente e acutissimo hai l'orecchio al tono del motore e a quel del violoncello, con un gran fremito mi ricordavo dei lontani commiati fraterni sul taglio della sorte. Allora le mie piccole bandiere, poco più larghe d'un cuore maschio, erano come le faville della bandiera grande. La divinità pareva a noi presente come nella distribuzione delle specie eucaristiche. Tutte le mani si tendevano per averne una. Ve ne furono di quelle che sul labbro d'una foiba o sul dente di una cresta la tennero stretta come un segno di passione, quasi impressa come la stìmate della patria, nel sacramento di una morte sublime. Conosciamo i nomi. Non abbiamo dimenticato nessun nome, nè lo dimenticheremo mai.

L'altrieri, a Ghedi, il vento delle eliche mi gettava sul viso una polvere calda che, nel chiudere gli occhi, io credetti mi venisse di molto lontano.

E l'offerta e l'incitazione e il commiato anche una volta s'affrettavano sul taglio della sorte, sul filo del rischio, tra la volontà di vincere e la noncuranza di morire.

Nessuno forse pensò come quel balenìo di allegrezza e quell'abondanza di risa fossero d'un « profeta in patria » che vedeva pienamente avverata la sua profezia: l'annunzio di Centocelle nel luglio innanzi al settembre di Ronchi. Dissi ai compagni quel che fieramente e allegramente i compagni in Ghedi testimoniarono a me guardandomi dentro gli occhi

e serrandomi le mani. Dissi: « Fra tutti i combattenti siamo i privilegiati: possiamo ancòra vincere e vogliamo ancòra morire; vogliamo ancòra vincere e vogliamo ancòra morire. I nostri campi non si mutano in piazze d'armi, ma restano campi di prova e di battaglia. Ogni giorno possiamo noi di quì partire per la maravigliosa avventura, per l'ultima avventura. Come alla guerra noi demmo i nostri eroi, così li abbiamo dati all'armistizio, così li daremo alla pace ».

Era là ad ascoltarmi gente mia superstite de' miei campi del Veneto e del Friuli. E a quando a quando, ne' santi ricordi, il loro stesso tremito mi faceva tremare la parola a sommo del petto non disarmato.

« Ad Aviano, alla Comina, ci ricaricavamo di bombe e ripartivamo contro il nemico, con le ali che parevan crivelli, senza contare i buchi e senza curarci delle toppe, alla gran ventura. Le eliche scheggiate, le crociere di comando spezzate, i timoni squarciati, le tubazioni rotte non c'impedivano di tenere il cielo. Le api di fuoco mellificavano negli alveari metallici dei nostri radiatori. E ciascuno di noi sa l'ebrezza di quel miele marziale. Chi non lo sente riscoppiare dal cuore? ».

La sentii l'altrieri anche ne' più giavani, anche nei novelli, in coloro che non poterono conoscere i mattini dell'Ermada e del Montello, le notti di Cattaro e di Pola, nè la bellezza stellare dei giochi funebri sopra il nemico per la morte di Francesco Baracca. Ma conoscerete altri mattini, altre notti, altri ardiri.

Allora avevamo osato l'inosabile, troppo spesso contro l'avversione dei nostri capi, nemici mal dissimulati del volo e dei volatori. Oggi non siete voi tutti ansiosi di osare l'inosabile? Certo, nella guerra, fummo noi le guardie alate del confine e i precursori aerei dei nostri eserciti. Di là da ogni confine, di là da ogni orizzonte, di là da ogni limite noto e ignoto: ecco il nuovo proposito, il vostro. Il prodigio non è per voi divenuto un gioco facile? L'audacia non è una consuetudine? Siete gli emuli degli uccelli ma più liberi di

essi perchè non amate il nido e non amate la mèta. Volete andare e dovete andare di nido in nido, di mèta in mèta, e di morte in morte.

V'è oggi un capo di aviatori aviatore egli stesso. V'è un ministro dell'Aereonautica che sa navigare nell'aria egli stesso: un ministro che preferisce il suo duro seggiolino di pilota alla sua comoda poltrona di firmante, o di firmatore come direbbe Tacito. Egli sembra avere adottato per voi la mia sentenza marina di Buccari: « *Memento audere semper* »

E per lui e per voi un'altra sentenza marina diventa celeste: « *Volare necesse est, vivere non est necesse* ».

Una verità, che io intravidi negli anni dell'ozio sedentario, oggi è manifesta ;e l'altrieri nel mattino di Ghedi mi parve solare. L'istinto icario, l'istinto umano del volo, che già travagliava l'inquietudine del Vinci e si rivelava nei disegni esatti e nei congegni reconditi, non s'è approfondito e non ha preso vigore e ardore in nessuna stirpe come nella nostra. Avete inteso? In nessuna stirpe come nella nostra. Pareva che fra vent'anni, fra trent'anni, fra cinquanta dovessimo avere una generazione in cui l'ansia del volo fosse già trasmessa come un retaggio. Per una di quelle anticipazioni che sono i prodigi del nostro genio, l'ansia si è risvegliata nella gioventù presente. L'altrieri appunto nel campo di Ghedi voi toccavate appena la terra, voi sfioravate appena l'erba arsiccia per risollevarvi con una rapidità che del pilota e del velivolo facevano una sola forza agevole più perfettamente delle due nature nel centauro a galoppo.

La volontà dell'Aquila romana, che precedeva per tutta la terra la marcia cadenzata dei legionarii, sembra rinascere ne' vostri giovani stormi. Essa non è più una insegna di milizie pedestri; è una crescente celerità di conquistatori aquìlei.

Ed ecco chiaro il simbolo di questo anello che io dono al compagno vittorioso nel severissimo certame. L'aquila d'oro serra con gli artigli un rubino in forma di vermiglio

cuore; e incise nella cartella sono le tre parole della prodezza alata: *Cum pennis cor.*

Il comandante della Prima Squadriglia navale S. A. aveva espresso la medesima sentenza in due parole: *Sufficit animus.* Le ritroverete in taluno de' miei quadrati azzurri e rossi, come nel margine di questi fogli dove scrivo. Non la perfezione penetrante dell'elica e la costante potenza del motore valgono senza l'animo.

Cum pennis cor. Il primo anello io me lo tolsi dal dito, in Venezia, per donarlo al giovane inglese vincitore d'una delle gare che prendono il nome dalla Coppa Schneider. Il secondo fu da me inviato all'altro vincitore inglese in Inghilterra. Mentre scrivo, non conosco la sorte del vasto agone e dell'anello aquileo. Il cuore mi batte e mi balza, o Sacchi.

Ma è bello che la razza dell'audace e pertinace eroe Segrave abbia mandato nei cieli d'Italia — *aetheris arces* — una agonista mirabile come Miss Spooner.

Non è vero quel che della sua acredine scioccamente fu detto. Quando mi chinai sotto la sua ala mentre l'astro dell'elica era tuttavia razzante, vidi una gran fiamma di allegrezza nel ben costrutto viso che si volgeva da un collo muscoloso ma svelto come quel della vergine dagli occhi cèsii. Donandole il guidone quadrato color di sangue le gridai nello strepito il primo verso dell'Ode alla lòdola: «*Hail to thee, blithe Spirit!*».

Ella rideva. E io pensavo che non conoscesse il poeta di Adonais nè quello di Alcyone. «*Teach me half the gladness - That thy brain, must Know...*».

Quanto quell'allegrezza mi piacque! *Gladness.*

O giovani compagni, siate anche voi «figliuoli dell'allegrezza» secondo il modo biblico. Ve lo dico: bisogna che vi mostriate e siate figliuoli dell'allegrezza.

Anch'io sono e voglio essere, contro tutte le mie miserie, tutte le mie malinconie, tutti i miei crucci.

« With thy elear Keen joyance
Languor cannot be:
Shadow of annoyance
Never came near thee... ».

GABRIELE D'ANNUNZIO.

Il Vittoriale 31 Agosto 1930 .

L'ALA DELL'UOMO.

Forse noi fummo i figli dello Spazio. Un giorno rompemmo col nostro volto umano i veli della nuvola errante. Tutto il nostro corpo fu penetrato di chiarore. Odori, tepori d'ignote primavere, posando dal volo, chiudemmo nel fremito dell'ala numerosa.

Forse un ricordo di tale ebra vita commove le profonde molecole del nostro essere, quando, nei sogni della prima puerizia, un'improvvisa levità solleva la nostra carne; ci trasporta a noverare le stelle ad una ad una; e, appena desti c'induce a tentare la scapula, se al sommo non vibri ancora l'ale.

Simile all'ansia infaticata onde nei millenni intrecciano tra loro corone di luce i firmamenti e ciascun mondo altri a sè ne trae e ciascuno con invisibile travaglio tende verso il suo cuore di fuoco, una indistinta avidità di moto animò la nostra specie mortale, sollevò la nostra carne dal triste peso, protese l'anima nostra verso l'alto.

Tutto che è bello, che è degno collocammo al di sopra di noi, quasi a chiamare in alto ogni nostra aspirazione. Vedemmo Dio nei cieli e ci piacque l'atto dell'ascesa, l'anima che s'insidia nella preghiera, incenso che sale in tenui spire, fiamma che s'inalza, gesto di celebrante che trema nell'offerta. Ogni rito ebbe un altare, ogni altare la sua scalèa.

L'occhio seguì cupido il volo dell'uccello, invidiando la rapidità vittoriosa con la quale le creature alate si francano dalla prigione terrestre.

L'uomo guardò a lungo le cime, coronò di quercia chi, prima instando col piede su la pietra più alta, respirò primo più vicino a Dio e dall'alto guardò per le pianure l'uomo piccolo piccolo e arcano errare dietro alla sua ansia feroce. Si chinò su le correnti delle fiamme veloci, guardò nell'acqua passare voli di nubi e voli d'uccelli, sognò le rive lambite nella corsa, vide approdare a ignoti mari i fiori strappati a ignoti giardini; e, tronco connesso a tronco, la zattera trasse su la fuga delle onde il suo primo desiderio d'ignoto.

Lo stanco ambio del dromedario sul mobile deserto ove l'arena immilla accecante l'occhio del sole fu troppo lento al desiderio dell'uomo. Ed ecco egli balzò su la groppa del cavallo, suppose al carro la ruota vorticosa. E la quadriga scalpitante che prima giunse il segno portò un eroe così folgorante che per lui Bacchilide potè tessere una ghirlanda immortale più pura di quella che cinse la fronte del poeta.

Ma solo la febbre e l'insonnia della nostra anima moderna doveva convertire in atto il desiderio di annullare gli spazi.

Ed ecco, il fuoco fora le viscere delle montagne, lambe la superficie degli oceani insondati, abbatte le frontiere, fuga il leone dal deserto, riga di innumeri meridiani fulgenti le notti della terra perchè, quando il grande mare d'etere la culla per i taciti orizzonti, le stelle possano guardarvi le tracce ignite dell'umano pensiero.

Poi il moto diventa fulminea rapidità che col suo grande occhio folgorante scivola notturna e silenziosa fra le case degli uomini, s'immerge nell'abisso delle acque, vi crea vie sconosciute e invisibili approdi.

Tutta ti percorremmo, o Terra, ti facemmo tutta sonora di opere e di moti. Ma tu fosti piccola al cuore dell'uomo; nella tenebra profonda di sua specie un fremito d'ali chiedeva di essere liberato.

Un giorno il Titano che era stato abbattuto sentì rigerminare il desiderio dell'Olimpo perduto. Prometeo smise il suo lungo lamento insonne sul mare senza confine, spezzò le sue catene, sentì rinascere la sua ala, fu Icaro saliente nel solco di un raggio incontro al sole. Un giorno l'Angelo Scacciato, che aveva mirato da presso lo splendore di Jheova, volle tornare al cielo, costruì una torre più alta delle nubi, e, quando la folgore dell'Iddio la fece crollare, dai ruderi fumanti salì fino a Lui sul carro di fuoco di Eliseo.

Premuto dall'assillante nostalgia del regno perduto, l'uomo si trascinò carponi sino alla breve siepe che gl'invidia l'ultimo orizzonte e dalla sua augusta prigione si affacciò all'infinito conteso al suo occhio e aperto solo al sogno, ne udì i sovrumani silenzii, naufragò in quel mare immenso e ignoto, lo volle per sè, e, sollevandosi, sentì che poteva affrontarlo, che poteva salire più presso a Dio, riavvicinarsi a Lui, purificato dal travaglio millenario del suo dolore, portato dal suo tormento di conquista spirituale, dalla sua ansia di superamento.

Fu una liberazione e una rinascita. Come Antèo al tocco della madre antica sentì la vita ritornare dalle profonde sorgenti dell'essere, così dal contatto con l'infinito, dal naufragio nel mare interminato, dal lungo tormento che aveva fatta insonne anche l'anima oceanica di Leonardo, dalle tenebre della sua notte l'uomo salì la prima volta nella luce di un'alba raggiante.

Vi salì con un'ala che egli può dire veramente sua. L'areostato, che pure aveva strappato ai poeti gridi di gioia vittoriosa, dominava l'uomo, lo portava, era dominato dai venti, schiavo di un elemento indocile, indocile esso stesso ed ostile alla volontà dell'uomo.

Quei due fratelli americani, nati dal contatto di una civiltà vicina a splendere della sua ultima luce con una terra tutta viva della verginità delle forze primigenie, avevano construtto al corpo dell'uomo un'ala che doveva rimanervi attaccata con una propagine della sua stessa membratura,

vibrante nei ritmi della sua macchina come un più vasto accordo con il ritmo del cuore umano.

Quando io mirai la prima volta il miracolo, quando scorsi il figlio dell'uomo entrare nel fremito numeroso, spiccarsi dalla zolla con un lungo solco, battere il primo colpo d'ala, poi salire nel sole, vidi in un lampo i cieli dilatarsi e compresi che una forza immensa si aggiungeva al potere dell'uomo, la quale transfigurava la sua specie, arricchendola senza snaturarla, e lo lanciava nel dominio di un regno sconfinato.

Erano tuttavia le prime prove mal certe dello sforzo sovrumano, erano i primi tentativi di dominio superati, in conspetto del popolo, da campioni che non erano i più ardenti di fede e i più securi del mezzo di conquista e si offrivano per lucro alla curiosità vorace delle folle, mentre, nella solitudine del fervore sacro, i sacerdoti del nuovo rito vincevano le ultime resistenze della materia, perfezionavano gli strumenti della conquista, sperimentavano la vittoria talora a prezzo della vita.

Ma pure in quel primo battito d'ali mal securo, che spesso s'abbatteva prima di librarsi, che strisciava al suolo con lo sforzo penoso di un grande uccello caduto, che, appena levatosi, atterrava timido del pericolo; nell'atto solo con il quale la macchina riceveva vita dalla presenza dell'uomo che entrava in essa, obbediva alla sua volontà, si piegava al suo potere, già si scorgeva creato un dominio infallibile e imperituro.

Era la resurrezione dell'angelo. Da ogni angolo della terra, da ogni onda del mare si levava l'uomo alato in un vasto e folgorante fremito di ali che salivano nella luce. Icaro tornava al sole senza più temerne le vendette; e, se talvolta il suo impeto s'abbatteva contro il suolo, dalla tomba eroica le ali infrante, ancor ventose d'aere, si rialzavano per un più alto volo.

Ora i più fantastici sogni sono superati. Il dominio di un regno immateriale e sconfinato, con la sua vertigine di libertà e d'ebrezza, dilata il petto dell'uomo e dà alla sua anima la nostalgia di orizzonti inattesi.

Mentre egli ascende nella luce, la terra dove egli ha il suo nido notturno fugge sotto di lui con i suoi porti ardenti di febbre negli occhi aperti dei suoi fari, con le sue fiumane che corrono eternamente verso le foci, con le sue fucine le cui sirene urlano invano verso il cielo, mentre le piccole cure, i piccoli dolori, l'eterna angoscia e la breve gioia umani spengono le loro voci in un mormorio d'alveare lontano. Altro è il regno invisibile ch'egli sale, in una perpetua ondulazione d'oro, sentendo la luce entrargli per i pori, l'aria penetrare la sua carne e renderla leggera e ardente come il suo volere, odori di pollini vaganti che il vento porta da giardini di sogno avvolgerlo in un'atmosfera divina. Sotto di lui la nube superata dibatte la sua tempesta rombando fenduta dai fulmini; ma egli è, nella luce, un punto disperso nell'etra, una fiamma premuta dal mare fervido e sonoro, le cui musiche d'aste gli entrano nel sangue, mentre il suo petto a poco a poco impara il respiro delle regioni dove l'aquila non sale.

A poco a poco le esperienze accumulate nelle generazioni creeranno all'uomo un nuovo senso, daranno al suo corpo l'attitudine al dominio del nuovo elemento. Egli potrà moversi e operare nell'aria con la stessa facilità e con la stessa sicurezza con le quali si move e opera su la terra e su i mari. L'ala sarà il suo nuovo organo.

I moti del suo sangue troveranno col nuovo mezzo quel più lungo respiro, quell'accordo che mancò al cuore del primo uomo che volò su le Alpi nell'atto di raccogliere le ali presso la meta già raggiunta.

Apparizioni infiammate entreranno nelle sue pupille, aspetti di mondi sconosciuti, panorami di paesi fantastici, coronati da iridi accecanti, isole impalpabili le cui forme si mutano a ogni istante e dentro le quali il vento trae accordi di invisibili lire.

L'uomo futuro sarà veramente il figlio dell'Universo.

L'uomo che ha sempre più limitato i suoi orizzonti, che ha creato un carcere alla sua miseria nelle mura della sua

città turrita, nelle pareti delle sue case, che invidiano alle alte stelle di guardare i suoi sonni; che ha vigilato accanto alla macchina industre per lunghe ore del giorno, uscendo poi all'aperto quando il suo respiro è già troppo greve nel suo petto angusto; che è sceso nel seno notturno della terra con l'opera assidua e lenta del labile lombrico; quando, assurto nella luce con un grido di liberazione, potrà guardare la terra dall'alto, la scorgerà stella fra le stelle, atomo vagante di un mondo del quale vedrà tanto più allargarsi i confini quanto più si sarà allontanato da un punto che gli era apparso come un centro. Vivrà egli allora nel gran mare dell'essere, tutto percorso dai brividi delle perenni trasformazioni, sentendo a sè intorno passare nel vento instabile i germi della vita immortale e nell'anima sua fatta immensa fluire i taciturni firmamenti.

Il sentimento della fraternità cosmica gli darà una più alta morale; il suo spirito cercherà accordi nelle perfette armonie che regolano la vita universa alla quale egli si sentirà legato e della quale, a traverso la sua stessa vita, sentirà fremere tutti gli esseri, dal sepolto granello di sabbia, alle nebulose dal cui seno sgorgano nello spazio le constellazioni, dal filo d'erba che piega sotto il suo piede a Dio ch'egli sente invisibile e possente sul suo capo.

GENNARO DI NOLA.

CÉNTINE E PENNE.

Per studiare il volo meccanico l'uomo dovette lungamente osservare il volo naturale.

Vi sono creature volanti oltre che tra gli uccelli e gli insetti, anche tra i mammiferi, i pesci e i rettili.

Le prime creature che solcarono l'atmosfera terrestre con un volo incerto e vacillante furono rettili: gli pterodattili dalle ali membranose come quelle de' pipistrelli e dalla testa di alligatore.

A mano a mano il volo si perfezionò. Come la zampa tozza dei pachidermi primordiali si evolse fino allo zoccolo rapido e leggero dei cavalli o delle antilopi, così l'ala membranosa mise le penne e raggiunse la massima potenza e perfezione di volo nei rapaci.

Fra i pesci: gli esoceti o rondini di mare non lasciano le onde che per brevi tratti; tra i mammiferi eccettuati nei pipistrelli non vi è vero volo.

Il galeopiteco ad esempio usa la pelle tesa tra le zampe anteriori e le posteriori come un paracadute che gli permette di scivolar nell'aria ma perdendo quota, e così fanno tra i rettili l'iguana e il drago. L'uomo perciò studiò di preferenza il volo degli insetti e degli uccelli.

L'insetto è l'elicottero, l'uccello è l'aeroplano. Basta osservare una mosca per constatare come essa possa mantenersi immobile nell'aria e fare degli sbalzi d'ascesa e di discesa

assolutamente verticali mentre nessun pennuto si alza verticalmente.

L'insetto in volo adopera l'ala come un'elica.

Si è osservato che nel volo ronzante l'ala descrive con la sua punta degli otto nell'aria respingendola in basso in modo da sostenervisi.

Come la pala dell'elica in moto, l'ala dell'insetto funziona con una tale rapidità da non poterne seguire il movimento.

L'uomo non è riuscito ad imitare il volo dell'insetto cioè non ha ancora l'elicottero perchè non ha trovato una forza relativa enorme quale è quella dell'insetto in rapporto al suo peso e al suo volume.

L'uomo ha però costrutto degli elicotteri che funzionano bene finchè sono mantenuti nelle proporzioni di un giocattolo. Vi è qui una legge di natura di cui forse non siamo riusciti ad afferrare l'essenza.

La natura infatti passando dalle grandi alle piccole creature volanti ha aumentato il battito dell'ala nel volo fino a ridurlo a quella rapidissima vibrazione che noi vediamo nei moscerini.

Dagli insetti grandi come il pugno agli uccelli piccoli come il colibrì, non vi è differenza di volo.

Il colibrì vola infatti con un così rapido batter d'ali che il tedesco Brehm raccogliendo tutti gli studi dei latini in quell'immenso inventario che è la sua « Vita degli Animali » chiama ronzatori tutti gli uccelli mosca...

Salendo nella scala dei pennuti noi vediamo il battito dell'ala in volo farsi sempre meno rapido quanto più il pennuto è grande e quanto più il volo è perfetto. Il battito d'ala del passero è un frullar più rapido di quello del piccione e questo ha un batter d'ala che è, a sua volta, più rapido di quello del corvo che può facilmente essere seguito con lo sguardo dal basso. Come seguendo una via ascensionale, si passa dal volo ronzante al volo ad ala battente; si passa da questo al volo a vela che è la più perfetta forma di volo quale appare nei grandi uccelli marini e nei rapaci.

Infinite discussioni ha suscitato il volo a vela. Un principio d'osservazione fu fatto da padre Dante quando parlò delle colombe le quali:

« *Con l'ali aperte e ferme al dolce nido*
Vanno per l'aer dal voler portate »

Si parlò di un sesto senso. Si cercò di spiegare il fatto con diverse opinioni. Orbene vi furono dei così accaniti contradditori di opinioni da giungere a negare addirittura il fatto. Ora è certo che il volo a vela esiste ed è la forma più perfetta di volo.

I grandi uccelli marini ed i rapaci possono lungamente reggersi immobili o percorrere grandi spazi a grandi velocità tenendo le ali aperte e ferme nell'aria in movimento.

L'osservatore minuzioso di questa specie di volo vede il pennuto fare dei movimenti leggerissimi ma che pure possono essere percepiti e che consistono nello spostar il centro di gravità avanzando la testa o ritirandola, nel variar d'incidenza dell'ala e della coda.

Non esistono, come abbiamo detto, che delle opinioni sul volo a vela.

Ecco come Darwin lo descrive avendolo osservato sui condori:

« Quando si librano in branco girando attorno ad un punto il loro volo è bellissimo. Tranne quando si alzano da terra non ricordo di aver veduto neppur uno di questi uccelli battere le ali.

« Presso Lima ne osservai parecchi per quasi una mez-z'ora senza distoglier gli occhi da essi; si muovevano in grandi curve volando in circolo, salendo e scendendo senza batter ala. Mentre volavano a poca distanza dalla mia testa osservai attentamente da una posizione obliqua il profilo delle grandi penne terminali separate di ogni ala e queste penne separate se vi fosse stato il minimo movimento vibratorio sarebbero sembrate come unite insieme ma si vedevano distinte sopra l'azzurro del cielo. Il capo e il collo erano mossi frequentemente e, a quanto pareva, con forza e le ali

tese sembravano formare il fulcro sul quale operavano i movimenti del collo, del corpo e della coda.

« Se l'uccello voleva scendere, le ali si restringevano per un momento e quando si allargavano di nuovo con un'alternata inclinazione, l'impulso ottenuto dalla rapida discesa sembrava spingere l'uccello in su col movimento sicuro simile a un cervo volante di carta.

« Nel caso di qualunque uccello che si libra, il suo movimento dev'esser veloce quanto basti perchè la superficie inclinata del suo corpo nell'atmosfera possa controbilanciare la sua gravità. Ora la forza necessaria a conservare l'impulso di un corpo che si muova orizzontalmente nell'aria in cui vi è così poco attrito, non può essere grande; e questa forza è tutto quello che si richiede.

« Dobbiamo quindi supporre che il movimento del collo e del corpo del rapace basti a questo.

« *Comunque sia* è invero meraviglioso a vedersi come un uccello tanto grande possa per lunghe ore volare e volare librandosi sul monte e sul fiume ».

Ed il Salvadori parlando di due gipaeti osservati sul Gennargentu in Sardegna:

« Non avevano il volo pesante degli avvoltoi ma scorrevano con grandissima agilità e leggerezza intorno alle pendici de' monti tenendo le ali immobili ».

Ed il Brehm:

« Quando vogliono prendere il volo cominciano a correre spiccando alti salti, poi battono ma assai lentamente le ampie ali e quando sono giunti ad una certa altezza filano quasi senza muover l'ali atteggiandole in modo che: o scendono percorrendo un piano leggerissimamente inclinato o si giovano del vento contrario per alzarsi.

Così senza alcun sforzo visibile si alzano a quelle enormi altezze che sogliono raggiungere quando hanno intenzione di percorrere lunghi tratti.

Malgrado l'apparente immobilità delle ali il volo del

rapace è molto rapido; senza la più piccola fatica attraversa in un sol tratto molte miglia.

Vediamo come si compie il volo ad ala battente.

Teoricamente parrebbe che il colpo dell'ala dato verticalmente dal basso in alto annullerebbe quello dato dall'alto in basso; il che sarebbe se l'ala fosse rigidissima e se, pur nel più rapido ad ala battente, non vi fosse un leggero movimento di remo dall'avanti all'indietro.

L'ala è rigida nella sua costa anteriore, là dove sta il braccio del volatore, ma quanto più si avvicina all'orlo posteriore tanto più l'ala diventa elastica e quindi deformabile.

E' in questa elasticità il segreto del volo ad ala battente

Decomponiamo il movimento.

L'uccello dà un vigoroso colpo d'ala dall'alto in basso. La parte rigida dell'ala ha compresso l'aria sotto di sè sollevandosi. Ma la parte elastica si è deformata, si è piegata all'insù sotto lo sforzo. Quando vien dato il colpo dal basso in alto l'aria non ha più fatto forza sotto l'ala ma sul dorso della stessa, e le penne sono rapidamente ritornate nella loro primitiva posizione funzionando come molle, ed hanno dato così un colpo dall'alto in basso e dall'indietro all'innanzi.

Si è osservato altresì che il volatore adopra le timoniere della coda non tanto come timone di direzione quanto come svergolamento e timone d'altura.

Gli uccelli fanno i cambiamenti di direzione in volo aumentando i battiti dell'ala opposta e diminuendo quelli dell'altra come il cannottiere fa con i remi.

I più perfetti volatori sono i rapaci e tra di essi i falchi detti nobili cioè quelli che assaltano la preda viva e pennuta e che perciò hanno qualità di volo superiori a quelle di qualsivoglia altro pennuto.

Ci fu chi mise in dubbio la supremazia assoluta dei rapaci su tutti gli altri volatori.

Ma che essi siano i più perfetti, è stato quasi da tutti riconosciuto non soltanto con l'osservazione diretta ma col ragionamento istesso.

I rapaci difatti, non soltanto *sono* ma *debbono essere* volatori superiori a tutti gli altri. Essi hanno compito di equilibrio, funzioni di selezione. Sono (come scrive un falconiere inglese) *nature's police* cioè carabinieri della natura, quelli che debbono frenare l'eccessiva espansione degli altri uccelli composti per la massima parte di granivori, i quali danneggerebbero troppo la vegetazione data anche la loro grandissima fecondità.

Per controbilanciare i danni che arrecherebbero i troppo prolifici devastatori di semenze e frutta, la natura diede ai rapaci nobili, i quali *non mangiano che carne viva*, il compito di assottigliare le loro schiere.

La natura insieme con questo compito diede loro anche i mezzi adeguati i quali sono anzitutto una insuperabile potenza e rapidità di volo per raggiungere gli uccelli in aria e poi grande forza d'artigli ed acutezza di sguardo.

Come sarebbe concepibile un predatore che fosse meno destro della preda nel mezzo in cui deve inseguirla e combatterla?

Il rapace è per gli altri uccelli quello che è la torpediniera per la barca da pesca. E' armato e fulmineo. Nessun pennuto è più forte nè più veloce e più destro nel volo. Nessun pennuto è al sicuro dei suoi attacchi. Neppure le rondini, neppure i fulminei rondoni dalle lunghissime ali falcate.

Poichè contrariamente all'opinione dei profani, il rondone stesso può venir inseguito, raggiunto e ghermito dal falco lodolaio, il «*falco subbuteo*» riconoscibile appunto dalla lunghezza delle ali che, chiuse, superano la coda. Volgarmente il lodolaio è confuso col gheppio.

Poichè ogni cosa ha la sua ragione di esistere e può essere prevista dallo studioso, appare chiaramente quale sia l'importanza dello studio della vita e dei costumi delle varie specie di rapaci per iscoprire quale debba essere fra loro il miglior volatore, quello le cui proporzioni e le cui ali nella

loro forma e nella loro più intima struttura possano più proficuamente essere studiate dal costruttore di macchine volanti.

Il valore del volo del rapace è direttamente proporzionale al valore del volo delle sue prede.

E' chiaro che i rapaci ignobili come i nibbii, le albanelle, le poiane, i falchi grillai ecc. essendo mangiatori di insetti, di topolini, di ranocchie, non avranno le qualità di volo dei falchi nobili i quali debbono combattere contro il corvo, l'airone, la gru, l'anitra selvaggia e la lepre. Ed insieme non ne avranno il coraggio, nè l'impeto, nè la forza.

Esaminiamo le varie specie di falchi nobili i quali hanno certe caratteristiche comuni come l'iride bruna, il becco dentato, l'ala a falce, e l'artiglio massimo al pollice.

Si impone su tutti gli altri rapaci del globo il gruppo splendido e terribile dei girifalchi abitatori delle regioni glaciali.

Sono il falco polare, il girfalco di Norvegia, il girfalco propriamente detto. Nella loro livrea candida, picchiettata di macchie brune sul dorso, con lo sguardo di vivo fuoco, con le zampe dalle dita lunghissime potentemente artigliate, con l'ali grandi tanto da superare in apertura il metro, i girifalchi appaiono veramente una delle supreme espressioni della vita animale sul globo.

Insensibili al gelo e al vento, volano nella tempesta, inseguono le prede, i lagopedi e quei grandi uccelli marini che pur sono maestri di volo.

La vita dei girfalchi è tutta un combattimento tenace ed accanito contro le intemperie e le prede astute, agili e forti.

Temuti da tutti gli animali che vivono nel raggio del loro dominio, essi non hanno alcun nemico più forte di loro da temere.

Nel medio evo venivano catturati per gli imperatori ed i pontefici che li addestravano a combattere perfino con le aquile, vittoriosamente.

Di pari dimensioni e forza è il falco sacro. Il falco pellegrino, con la sua sotto specie il falco shahin dell'India, il

lanario; il lodolaio; lo smeriglio piccolo come una tortora; il muti dell'India non più grande di un passero, seguono i girfalchi in ordine decrescente per la dimensione e per la forza

Tutti questi falchi nobili hanno la seconda penna remigante della lunghezza massima, il che dà all'ala una forma slanciata ed acuta e venivano chiamati « rameurs » dagli antichi falconieri di Francia.

Ma tra i cacciatori di sola preda viva stanno al di fuori della classe dei falchi nobili, due specie di accipitri e sono il grande formidabile astore ed il piccolo e ardito sparviere.

Questi sono riconoscibili per l'iride giallo viva, il becco senza dente, l'artiglio massimo all'indice. La più lunga remigante, essendo la quarta, la loro ala è larga e breve e quando è interamente dispiegata lascia degli intervalli tra penna e penna, al contrario dell'ala dei falchi nobili che rimane unita e compatta sempre.

L'astore e lo sparviere venivano chiamati « voiliers ». Le penne dei « rameurs » hanno le barbe regolarmente decrescenti verso la punta dello stelo. Quelle dei « voiliers » sono più curve e le loro barbe descrivono un brusco gradino a due terzi dello stelo. Alla diversa forma delle penne corrisponde una diversa forma dell'ala e quindi un diverso stile di volo.

Il volo dei falchi nobili è ampio, velocissimo, perfetto. Essi preferiscono inseguire la selvaggina in volo più che ghermirla posata; cosa che sarebbe pericolosissima per loro data la violenza del loro assalto.

Il falco nobile si getta contro la preda preferibilmente controvento e subito piglia altezza. Si porta sopra la selvaggina, chiude l'ali, precipita su di essa quasi verticalmente dandole un terribile cozzo con lo sterno che ha la forma del vomere e dello sperone.

Gli antichi chiamavano: « derompre » questa prima fase dell'attacco ossia « detruire par la violence du choc la cadence du vol du gibier ».

All'urto che le strappa un nuvolo di piume, la selvaggina rimane stordita. Il predone intanto ha spalancato le ali ed è rimbalzato in alto senza batterle, portato su dalla velocità accumulata nella discesa.

Due fulminee spirali sull'ala ed ecco il falco è sulla preda, le schiaccia il capo con gli acutissimi artigli e la rapisce in alto o, se è troppo pesante, la segue nella caduta per divorarla a terra.

Gli accipitri hanno un volo inferiore a quello dei falchi nobili, un volo ondeggiante e di una relativa lentezza. Però l'astore e lo sparviero hanno la possibilità di raggiungere la preda con uno scatto fulmineo simile al balzo della tigre, oppure a trar d'ala con un volo librato rapidissimo.

Essi non sono già più volatori ma sono proiettili alati. Hanno una gittata massima di due o trecento metri oltre la quale non inseguono più la preda, se hanno fallito il colpo.

Chi ha visto (cosa rara ai nostri giorni, e quasi impossibile in Italia) cacciare un accipitre addestrato da un buon falconiere, non dimenticherà mai l'impressione di violenza irresistibile che dà l'assalto del rapace. Ho addestrato lo sparviero a cacciare il piccione ed ho visto il formidabile astore cacciare la lepre. La lepre sta più di cento metri sul sommo di una duna di sabbia. Si drizza sulle zampe anteriori. Sembra annusare il pericolo.

Piano, piano, quasi trattenendo il respiro, il falconiere libera la vista all'astore e lo alza sul pugno guantato perchè veda e si getti.

Le pupille incandescenti si dilatano. Il grande rapace vibra tutto nervosamente. Si curva sulle lunghe zampe ad ali semiaperte. Un lampo balena nello sguardo. Scatta. Non si vede più. Un rombo d'ali, una striscia nera solca l'aria a una tale velocità che non si può seguire con lo sguardo, nè distinguerne la forma. Sotto il ventre della lepre che aveva già spiccato il salto si vedono palpitare due grandi ali. Il viluppo si perde nei cespugli.

Si accorre.

L'astore piombato sul sommo della duna un attimo dopo che la lepre ne era saltata via, ha prolungato l'assalto, si è capovolto, l'ha ghermita in aria sotto il ventre ed è caduto a terra con essa.

Nulla arresta l'impeto dell'accipitre quando è scoccato. E' comune il caso di sparvieri che inseguendo la preda entrino in un vagone in corsa o in una casa.

L'accipitre quindi con le sue ali brevi, larghe, a penne piuttosto molli, con l'estremità delle massime remiganti assottigliata in modo da lasciar passare l'aria, con la lunghissima coda, più che un vero e proprio volatore, è un planeur meraviglioso, sostenuto e fulmineo, che ha mezzi perfetti per ridurre in velocità il suo relativamente piccolo peso.

Assalta in linea retta la preda. E' come il proiettile scoccato contro il bersaglio. Segue la via più breve ed ha un'energia che si esaurisce. Esaurito l'impeto, riprende il suo volo ondeggiante che non gli permette di raggiungere la selvaggina lontana in velocità. Quando però gli passi a tiro una preda, può uscir dal suo volo continuo ed ondeggiante con una planata irresistibile ed improvvisa.

Affine all'astore è l'aquila del Bonelli che è l'anello di transizione tra le aquile ed i falchi. E' più grande e più forte dell'astore ma ha qualità di scatto inferiori ad esso.

Viene di preferenza addestrata in India per la caccia ai quadrupedi ed in genere alla selvaggina da pelo piuttosto che da penna.

Segue in ordine decrescente l'aquila reale il cui volo per maestoso che sia è di troppo inferiore in rapidità ed agilità a quello dei falchi. I Chirghisi l'addestrano alla caccia della volpe e del lupo. Inseguono le orde di lupi a spron battuto tenendo l'aquila incappucciata sul pomo della sella e la lanciano quando sono a tiro.

L'aquila si adatta anche a mangiare le carogne.

Nulla ha da apprendere l'uomo dalla famiglia degli avvoltoi. Sono volatori assolutamente inferiori agli altri rapaci. Il che appare logico se si pensa che non debbono raggiungere

nè combattere preda viva. I loro mezzi d'offesa e di volo sono meschini ed inferiori come il cibo di cui si contentano.

Malgrado ciò vi fu chi pensò ad onorare nel condor il volatore delle grandi altezze. Effettivamente raggiunge e supera i sei ed i settimila metri ma l'avvoltoio delle Ande vive ad una quota relativa di tre o quattromila metri, perciò non si distacca dal suolo più di tanti altri volatori che vivono al livello del mare.

E non può essere elevato a simbolo di volo questo mangiatore di carne putrefatta che ha più ventre che ali e che quando si è ingozzato si lascia uccidere a bastonate non potendo involarsi. Oh quanto diverso dai falchi; dalle belle belve alate tutt'ali e tutte artigli per le quali vorrei veder risorgere l'ammirazione e l'amore che ebbero da tutti nel medioevo e negli antichissimi tempi.

Oggi, almeno tra gli aviatori, vorrei veder diffuso l'amore per questi perfetti volatori, vorrei veder rinata la falconeria che è appunto scienza di volo, studio di manovre di volo e di combattimento aereo.

Non vi fu nel passato figura di ardimentoso, di condottiere di popoli, o di aedo che non abbia amato i falchi.

Da Federico II a Dante, da Sesostri a Tamerlano, dal duca di Buchingham a Riccardo Cuor di Leone, tutti ebbero compagni ai loro sogni ed alle loro lotte i grifagni pennuti, simbolo di tutto il coraggio e di tutta la fierezza del mondo.

Ogni loro attitudine è regale, ogni movimento è rapido e preciso, non fanno grazia e non la chiedono, prigionieri dell'uomo non ne subiscono mai la volontà, ne accettano a mala pena un'amicizia rispettosa e prudente. Solo a tal patto cacciano per il padrone e gli lasciano come un avanzo la massima parte della selvaggina troppo abbondante per essi.

Esuli dell'immensità, simili a dei in esilio, simbolizzano meravigliosamente quanto il volo ha in sè di bellezza e di forza, quando richiede di ardimento.

In ogni loro attitudine vi è il senso dell'ala onnipresente onnipotente. Il loro sguardo splendido e sinistro è fatto per

veder di botto la minima cosa alla massima distanza contro qualsiasi luce. Gli artigli sono più pronti e più infallibili della mitragliata. L'ala istessa è un'arma e può stordire con un colpo la preda imbelle.

Pronti ad uccidere ed a morire sempre e dovunque, sono l'immagine di non so quale forza splendida e crudele, che mi fa pensare a quella che anima il pilota in caccia nei cieli contrastati.

Si direbbe racchiudano l'ansito di volo di tutta l'umanità del passato, di tutti i valorosi che seguivano con l'anima e lo sguardo quegli spettacoli d'aviazione guerresca che erano le gare di falconeria quando si lanciavano a combattere contro gli aironi e i corvi ed i nibbi, le coppie di girfalchi polari pagati quanto una città, quanto una provincia. (1)

Chi sa quanti fra i grandi di allora dovettero sospendere il loro cuore agli artigli de' grifagni e seguirli su su per quell'inviolabile cielo nel quale pure essi avrebbero potuto compiere prodigi se avessero avuto le rapide ali inanimate che abbiamo oggi noi.

* * *

L'estrema leggerezza dei rapaci la quale appare tanto più meravigliosa a chi ne conosce la forza e l'ardire.

Mai l'uomo potrà raggiungere una simile leggerezza in rapporto con l'ampiezza della superficie e con la potenza della forza motrice.

Un velivolo odierno porta un peso che varia tra i venti ed i sessanta chilogrammi per ogni metro quadrato di superficie portante. Nella stessa superficie i falchi reggono invece un peso variabile tra i due ed i quattro chilogrammi. Senza pensare che il rendimento dell'elica non raggiunge quello dell'ala motrice. Vi è come si vede l'enorme proporzione

---

(1) Carlo V° cedeva l'isola di Malta ai Cavalieri cacciati da Rodi mediante l'annuo tributo di un Girifalco polare.

dall'uno al dieci. Il peso è il nemico più accanito del volo meccanico.

Immaginiamo per un attimo un velivolo qualsiasi dei giorni nostri, il quale a parità di superficie e di forza abbia ridotto il suo peso ad una decima parte.

Un pesante apparecchio da bombardamento con il suo triplice motore; che a carico completo pesi due quintali; un fulmineo « *bebè* » da caccia che non raggiunga tutto compreso i sessanta chilogrammi ed avremo tutte le magnifiche possibilità del volo naturale ed insieme ne avremo la sicurezza.

La forza d'inerzia ridotta al minimo permetterebbe delle ascese impennate quasi come un elicottero, delle discese a precipizio da più di migliaia di metri, delle spirali strettissime, delle svolte inverosimili.

L'apparecchio galleggerebbe nell'aria dietro il suo motore, si rimetterebbe dai peggiori avvitamenti, in pochi metri potrebbe atterrare o partire forse su di un terrazzo, certo su di uno spazio minimo.

Ma vi sono tra i rapaci ed i velivoli diversi punti di contatto.

Considerando come « motori » i due muscoli pettorali che, inseriti per un capo sullo sterno, si attaccano per l'altro capo al braccio dell'ala e la muovono; noi osserviamo che anche nei rapaci come nei velivoli il peso del motore oscilla tra un quinto ed un ottavo del peso totale.

Anche nei grandi rapaci il volo si compie per la maggior parte non mediante il battito dell'ala ma ad ala ferma, con quel volo a vela di cui si è parlato più sopra e che ha tutt'ora la virtù di inferocire molti teorici che lo negano semplicemente perchè non sanno spiegarlo.

Le zampe sono il carrello dei pennuti.

Un carrello perfetto che funziona durante la partenza e l'atterramento e che vien ritirato in volo con grande risparmio di resistenze passive.

Quantunque ciò non sia facile come potrebbe apparire ad un profano, tuttavia non è impossibile che i costruttori

possano un giorno munire gli aeroplani di un carrello simile il quale, potendo durante il volo essere ritirato nella fusoliera, aumenterebbe di molto la velocità dell'apparecchio soprattutto negli idrovolanti.

I rapaci hanno sull'uomo il vantaggio di poter, oltre che ridurre a volontà, addirittura abolire la superficie portante chiudendo le ali, immagazzinano una gran forza d'inerzia nella discesa a precipizio.

Giunti ad una certa altezza aprono le ali con l'incidenza negativa, poi nulla, infine positiva.

E' mediante questa manovra che essi radendo la terra con gli artigli possono ghermirvi una preda di peso assai superiore al loro e se non sollevarla a volo per gran tratto, per lo meno strapparla dal suolo trascinandola seco nel gran salto impennato su nel cielo.

Tutti i pennuti in genere non possono elevarsi verticalmente in aria ma si alzano seguendo una linea più o meno obliqua verso l'orizzontale.

Certi uccelli come le grandi aquile e molti uccelli marini hanno addirittura bisogno di correre per un certo tratto di pianura contro vento ad ali aperte prima di potersi involare.

Questo impressionante punto di contatto che ha il volo naturale col volo meccanico può però in parte essere spiegato con il fatto che l'ala essendo lunghissima e vicinissima a terra l'uccello non potrebbe batterla senza guastarla ed impacciarla contro il suolo.

Questa però non è un'obiezione alla teoria che dice come l'uomo abbia imitato il volo naturale nella sua forma migliore e nella sua più alta espressione.

E ciò spiega come dei grandi rapaci siano stati scambiati per aeroplani anche da persone non incompetenti nè prive d'esperienza in materia.

Certamente questo «rullaggio» per riprendere il volo non è volontariamente scelto da grandi volatori i quali pre-

feriscono addirittura gettarsi nel vuoto da una eminenza del terreno.

Chi non ricorda il sonetto di Baudelaire a l'Albatros che deposto sul ponte della nave non può più involarsi tale e quale come un apparecchio disceso in un luogo stretto ed ingombro?

« *A peine les ont ils (les hommes d'equipage) deposés sur les planches*
Que ces rois de l'azur maladroits et honteux
Laissent pitieusement leurs grandes ailes blanches
Comme des avirons trainer a coté d'eux.

. . . .

Le pöete est sembable au prince des nuèes
Qui hante la têmpete et se rit de l'archer
Exilé sur le sol au milieu des huées
Ses ailes de gèant l'empechent de marcher ».

A differenza dei primi velivoli i pennuti non atterrano in velocità trasformando il volo in una corsa al toccar della terra ma perdono velocità a poco a poco ad una certa distanza dal suolo. A mano a mano che la velocità decresce si reggono in aria abbassando la coda ed aumentando l'incidenza dell'ala finchè questa duplice manovra di sostentamento, continuando ad accentuarsi, diventa addirittura una manovra di arresto perchè le superfici premono contro l'aria quasi verticalmente frenandosi. Allora avviene una caduta per un brevissimo spazio, una piccola caduta senza velocità orizzontale che viene annullata dalle zampe elastiche e forti più di qualsiasi più perfetto carrello.

Questo modo di atterrare che è pure quello scelto oggidì dai maestri piloti come il più conveniente, dimostra quanto l'uomo che vola abbia da imparare dai pennuti anche per ciò che riguarda la manovra materiale di volo.

E questo studio della manovra dell'ala nel volo naturale dovrà raggiungere il massimo della minuziosità e dell'imita-

zione quando la macchina sarà più unita all'uomo quindi ancor meno automatica.

Quando il pilota potrà variare l'incidenza e la curvatura delle ali in volo e forse addirittura manovrare un'ala separatamente dall'altra come già era (se non erro) negli ormai passati monoplani Antoinette i quali avevano le ali svergolabili l'una indipendentemente dall'altra.

Contrariamente all'opinione dei più che sognano un apparecchio automatico che voli nella stessa guisa con cui un gramofono strilla e gracida le sue canzoni, un apparecchio su cui il merito e la volontà di un pilota rese quasi inutili possono stare in letargo: io credo che l'uomo arriverà a vincere nella lotta con il cielo avvicinandosi alla natura.

Credo che l'avvenire sarà del velivolo interamente dirigibile e perfettamente unito al pilota e rispondente alle sue minime volontà; un apparecchio che potrà essere condotto e sentito come si conducono e si sentono tutte le membra del corpo nella lotta e nel nuoto.

Abbiamo già volato con ali non più grandi di quelle degli albatros poichè questi grandi gabbiani delle terre polari giungono fino a cinque metri d'apertura d'ala.

Come i rapaci e gli uccelli marini potremo forse un giorno ottenere un volo fatto per la sua massima parte di spostamenti di centro di gravità e di centro di spina mediante per esempio la variazione d'incidenza e di curvatura dell'ali e lo spostamento nel senso longitudinale e laterale della massa motrice ridotta così al minimo.

H. G. Wells che gli ultimi avvenimenti hanno dimostrato profeta di una strana chiaroveggenza, ha immaginato nel suo romanzo « When the sleapers wakes » dei velivoli diretti in volo mediante lo spostamento del centro di gravità.

Gli uccelli hanno ancora, dato l'inimitabile perfezione di costruzione delle loro ali, un'altra possibilità che non ha la macchina volante: quella di ridurre od aumentare a volontà la superficie portante.

Il falco difatti quando ha bisogno di fender l'aria alla massima veocità senza perdere troppa quata, allunga il collo per spostare innanzi il centro di gravità, dispone le ali a punta indietro come un V che abbia il vertice nel senso del volo, le timoniere si sovrappongono così che la coda forma un triangolo. Il rapace abolisce così molte resistenze passive, acquista il profilo di un ferro di lancia, scivola come un fulmine sul vento.

Oltre che per sicurezza e per agilità il volo naturale nei rapaci supera il volo meccanico anche in velocità.

Si è calcolato che un falco detto volgarmente falcone o falco reale pellegrino (il nobile più vicino ai girifalchi) voli per molte ore ad una velocità media prossima ai trecento chilometri all'ora.

Il primo dato che servì a questo calcolo è stato fornito nel medioevo da un pellegrino fuggito a Versailles durante una caccia di Re Luigi XIII e catturato nell'isola di Malta avendo ancora ad un tarso la placchetta d'oro col suo nome e quello del suo regale proprietario. Molti altri rapaci pur senza percorrere abitualmente migliaia di chilometri di cielo come fanno i pellegrini (e da qui il loro nome), volano a velocità prossime ai duecento. Per superare i cento chilometri all'ora non è più necessario essere un gran volatore.

Quest'ultima velocità è superata sempre in natura non solo da umili pennuti come il piccione e il corvo, ma anche da tozzi e giganteschi cetacei come la balena.

Tra i volatori velocissimi (quantunque non raggiungano mai i rapaci nobili) vanno menzionati oltre che i rondoni, anche i martin pescatori e le fregate; uccelli marini del Pacifico che hanno ali lunghissime ed acutissime come le rondini.

Negli accipitri nobili, come abbiamo visto, non si può parlare di una reale velocità di volo continuo, ma piuttosto di una velocità d'assalto che non è il caso di calcolare in chilometri all'ora dato la sua qualità di sforzo breve e temporaneo. Certo durante le poche centinaia di metri che lo

separano dalla preda l'accipitre nobile raggiunge velocità che non possono neppur lontanamente essere avvicinate dal più imprudente acrobata del cielo nella più precipitosa discesa a tutto motore.

Ma vi è tra i rapaci anche l'acrobata del volo ed è il falco giocoliere dell'Africa o eliotarso a coda corta il quale sembra volare per suo puro diletto o per sbalordire gli spettatori.

Compie continuamente le più pazze e complicate acrobazie.

Il compianto grande Pegoud quando era ancora Chasseur d'Afrique e si guadagnava combattendo la sua prima medaglia militare, dovette più d'una volta seguire con lo sguardo rapito il bizzarro rapace che si voltolava pel cielo, pazzo di volo, come preso da una vertigine solare e che compiva insuperabilmente i volteggi, i capitomboli, i giri eleganti o fulminei, che egli doveva vittoriosamente emulare.

Io li vedo così — la belva alata sopra l'umile fantaccino senz'ali — come due forze, come un unico simbolo. Il cuore e l'artiglio, l'anima e l'ala. Molti grandi volatori avevano già l'ali nel cuore prima di avere in pugno le fragili ali meccaniche.

Erano essi nell'attimo protesi verso l'avvenire come sono protesi verso il passato i nobili rapaci prigionieri.

Vedo l'uomo non ha ancor l'ali, e il rapace le ha avute. Nei due mutilati delle céntine e delle penne, ferve lo spirito terribile e divino del volo; l'ala è viva presente e palpita nel cuore e balena nello sguardo mentre il corpo ferino umano s'irrigidisce nel disperato anelito fremendo come fa il dardo quando fende il vento.

RODOLFO FUMAGALLI.

GUIDA PSICOLOGICA DEL PILOTA NOVIZIO.

Un gruppo di giovani aviatori da turismo mi aveva chiesto chiarimenti sul volo Roma-Bolama. Credevo si volesse qualcosa come una guida di rotta e risposi, naturalmente, che c'era già un bellissimo e completo studio dei piloti della Squadra atlantica sul percorso dall'Italia all'America del Sud. Con quel volumetto e con l'annuario dei campi africani d'aviazione, non occorre altro. Ma la risposta ha una replica: « Non volevamo questo, ma ciò che non è scritto. Da lei, giornalista d'aviazione e pilota fresco, ci aspettiamo una guida psicologica per i novizi che meditano voli di una certa portata. Una guida delle « grane ». Ci siamo spiegati? ».

Si sono spiegati benissimo. Vogliono confessioni e non rapporti. Vogliono vedere dentro al novizio. Gli assi son troppo bravi e impressioni non ne hanno quasi più. Per i giovani che sono ancora ai giri di campo o giù di lì, e forse anche per la massa, le imprese commoventi sono quelle dei novellini. Perchè il protagonista ha tutte le debolezze della maturità, è come un bimbo al contatto delle avversità della vita. Si sa che corre dei pericoli molto maggiori di quanti ne possa correre, sulla stessa rotta e con lo stesso programma, il provetto pilota.

AMY, GLORIOSA « SCHIAPPINA »

Ricordate Amy Johnson al suo primo viaggio Inghilterra-Australia? Aveva iniziato come un fulmine. Su tutti i campi-scuola del mondo si seguiva il suo volo con una certa

diffidenza. Andava troppo bene. Pareva una falsa « cinquanta ore ». Ma a Singapore Amy, finalmente atterrò « lungo » come si conviene all'esordiente, e andò a finire in una rimessa, « scassando » alcuni velivoli e mandando in pezzi l'ala del suo. « Alla buon'ora. La riconosciamo. E' dei nostri ». Da quel giorno la « dattilografa volante » fu ammirata in pieno. E quando a Porto Darwin, l'emozione di aver vinto le troncò netto i riflessi e andò a sbattere in una palizzata, alla fine del terreno, sui campi-scuola fu un delirio. Era stata ben brava Amy. Sedicimila chilometri a tempo di « record » pure essendo ancora una « schiappina ». Meraviglioso. C'era cuore leonino in quella ragazza e la vittoria era splendente. Oggi fa meglio ancora, ma non è più la stessa cosa. E' naturale che vinca. Ha mille ore di volo aggiunte a quel temperamento!

E chi di noi, iersera, non ha avuto dispiacere quando ha saputo che Vittorio Smith, il diciannovenne che voleva battere il « record » di Amy sulla via del Capo, aveva fracassato atterrando a Orano?

Si spiega perciò che i giovani camerati vogliano delle confessioni dal novizio. E' facile? E' difficile? Che impressione fa il volo sensa visibilità su terre e mari lontani? Qual è la chiave dei voli rapidi, visto che gli assi non la danno? Si sente la stanchezza? La navigazione corretta è quella cosa ardua che ci dicono?

Vorrei accontentare i compagni. Ma debbo dire anzitutto che c'è un elemento capitale che non mi permette di offrire loro delle impressioni complete come essi si aspettano. Io non ero solo. E il mio compagno era più forte di me e non nuovo ai « raids ». Ho volato perciò nelle migliori condizioni immaginabili. Anche senza chiedere aiuto, avere sull'apparecchio un camerata più forte significa per lo meno sentir l'amor proprio tanto eccitato dalla sua presenza da superare ogni difficoltà. E in aviazione, lo sappiamo bene, molto vale la preparazione tecnica, ma ancor più vale l'animo. Le mie impressioni perciò non hanno gran valore; in quanto posso

dire di aver trovato abbastanza facile il volo, ma non posso dire se l'avrei trovato facile se fossi stato solo, nelle classiche condizioni.

PAESAGGIO E GIOVANE SCUOLA

Tuttavia qualcosa se ne può cavare. La chiave fondamentale del « raid » mi par che sia la tranquillità d'animo, quella tranquillità che qualcuno definisce ottimismo facilone, e sbaglia. Nel decalogo di Robbiano, che è poi in sostanza il codice del modernissimo pilota da turismo, nato nei liberi cieli, fra errori e sudori freddi, — un codice asprigno e orgoglioso (i vecchi piloti dicono presuntuoso) al cui concretarsi hanno contribuito centinaia di turisti appassionati d'ogni Paese, — c'è un comma che suona letteralmente così: *Osserva il paesaggio con indifferenza altrimenti perderai la tranquillità d'animo, la migliore compagna dell'aviatore.*

E' la Giovane Scuola, in dissidio profondo con la Vecchia Scuola che ammonisce: *Osserva attentamente il terreno che sorvoli, cercando di individuare sempre un punto di possibile atterraggio.* Beh! Mettiamo di volare su una aspra catena di montagne, come capita talvolta a chi va in giro. A seguitare a guardar giù sarà bellissimo per un letterato-passeggero che vuole scrivere un « pezzo », non per chi vuole assicurarsi un punto di atterraggio. La riflessione più allegra è: « Se mi pianta il motore sono fritto ». E se sei sul mare, lontano dalla costa, guai se continui a fissare l'acqua mettendoti bene in mente che è acqua; e anche sulla pianura padana, per esempio, con tutta quella roba che c'è per terra: gelsi, fossi, filari di viti, cavi d'alta tensione. No, ha ragione la Giovine Scuola. Star alto e andar via osservando il paesaggio con molta indifferenza. Se poi per dannata ipotesi il motore ti dovesse piantar secco, ci penserai allora. Tanto a pensarci prima non serve niente.

FILOSOFIA AEREA

Questa mentalità da Giovane Scuola è necessaria in un « raid ». La discutano come vogliono in altri casi, ma quando

si parte per un viaggio lungo e celere, la tranquillità d'animo deve essere assoluta, ostentata, esagerata magari. Il pilota deve dirsi: « Il motore non mi pianterà mai ». E regolarsi come se fosse vero.

Un'altra norma è quella di arrischiare tutto quando già il rischio c'è; e non arrischiare nulla quando il rischio è inutile. Per esempio, se dovessi tornare a Bolama, non farei più la rotta Roma-Tunisi-Algeri, ma punterei direttamente dalla Capitale su Orano, attraverso il Mediterraneo. Son 1000 chilometri invece di 2000. E quando ripenso che siam partiti di notte e ci siam tenuti sul mare, perchè tanto atterrare di notte sulla costa equivaleva ad ammazzarci, e poi, dopo Capo Palinuro, quando era venuto il giorno, per neutralizzare il ritardo del vento contrario abbiam dovuto tagliare da capo a capo, sempre al largo, e poi da Marsala a Tunisi, mare ancora, e da Tunisi ad Algeri sempre in mare perchè con quel tempo infame non c'era altra via per passare, trovo che in meno di metà tempo saremmo arrivati a Orano, e con un rischio soltanto apparentemente maggiore: il rischio cioè di scendere a 300 chilometri dalla costa invece che a 30. Ma l'acqua è la stessa.

Invece non bisogna proprio concedere nulla al caso quando si è su terreno facile. Ricordo che, in vista di Casablanca, ero sceso a bassa quota. Robbiano s'era svegliato in quel momento e me ne chiese il perchè. Mi venne da ridere perchè quel giorno veramente avevamo passato dei guai sulle montagne, dentro e fuori dalle nuvole, e il giorno prima avevamo fatto un'indigestione di volo rasente, sul mare, col nostro monomotore terrestre. Il mio compagno, il filosofo dell'aviazione turistica, mi scrisse in margine alla carta di rotta: « Se caschi in mare o sulle montagne durante un « raid » dicono che eri un eroe, se ti accoppi in cappottata su un terreno facile perchè, troppo basso, non hai avuto il tempo di scegliere, dicono che eri un f... ». Il ragionamento mi convinse e ve lo passo.

Un altro comma del decalogo, da seguire in un lungo

viaggio, è il seguente: *Atterra meno che puoi, perchè a terra non ti attendono che « grane » e ti si pongono sempre dei casi di coscienza.*

POESIA E PROSA NOTTURNA

Perfetto. Che l'atterraggio sia la più delicata delle manovre lo sanno tutti, specialmente i pilotoni, che ogni tanto pigliano certi « bum » da far sorridere e riconfortare i novellini. E siccome conseguenze del « bum » sono spesso un'avaria e il perditempo per ripararla, è naturale che sia consigliato il minor numero possibile di atterraggi, per via del solito calcolo di probabilità. Poi va ricordato che il segreto dei successi di parecchi aviatori da turismo stranieri nei voli lunghi e rapidi è nell'autonomia; fanno meno atterraggi, perdono meno tempo nei rifornimenti e tutto si risolve in minor fatica. Perchè non è vero che non si resista a stare in volo per parecchio tempo; quando un pilota è allenato a star su tre o quattro ore per volta, ne può fare anche diciotto o venti filate e la fatica non è insostenibile.

Infine la ragione che consiglia a ridurre al minimo gli atterraggi è la presenza sui campi dei « pignoli », la vera peste dell'aviazione turistica. Quelli ti riducono il volo a una questione di timbri. Senza quel tal timbro non parti. Al « pignolo » non importa niente se perdi un « record »; e tu magari avevi arrischiato più del ragionevole per guadagnare un'ora. Per esempio, quando partimmo, Robbiano ed io, da Port Etienne verso il Sud, se non ci fossimo fermati a Dakar, e lo avremmo a rigor di termini potuto fare, avremmo guadagnato un giorno e non avremmo perso la pazienza come la perdemmo. Un giorno di più perchè un tizio non aveva digerito bene e piantava « grane » per rifarsi su qualcuno.

Ma i camerati vogliono sapere del volo di notte e del volo nelle nuvole. Il primo è veramente uno splendore, specie se c'è plenilunio. Ha una poesia potente, un fascino meraviglioso, naturalmente a patto d'osservare il panorama con indifferenza. Ma qui è sempre questione di motore. Se manca

un colpo, — e a noi non è mai mancato, — com'è il volo di notte? Proprio non ve lo saprei dire. Certo la poesia se ne andrebbe. Sotto c'è acqua o terreno nel quale non si può scegliere il punto buono. In quei casi, che si fa? Si cerca di atterrare o ci si lancia col paracadute? Credo che in tal contingenza sia un guaio essere in due. A essere soli ci si lancerebbe di sicuro; l'orgoglio tiene invece a bordo se c'è un compagno.

Il volo nelle nubi? Nel famoso decalogo vien detto: *Nelle nuvole non ci sono paracarri. Aspetta dunque a spaventarti quando ce li troverai.* E' lapalissiano, ma è anche vero che la nuvola fa paura. La bussola si mette subito a girare, — lo sanno i novizi, — e si va in picchiata facilmente. Girare picchiando è, — agli effetti che chiameremmo pratici se non fossero tutt'altro che pratici, — come essere in vite, se trovi terra. In sostanza che cosa ti dice, con quell'apparenza pretenziosa il decalogo della Giovane Scuola? Che ci vogliono degli eccellenti strumenti, una eccellente disposizione di essi sul cruscotto e un buon addestramento al volo strumentale; e che infine devi essere freddo, calmo, lucido; e che le nuvole, dopo la preparazione tecnica, vanno affrontate sempre, non fuggite. Se le fuggi sempre non ti abituerai a essere freddo, calmo, lucido, e la prima volta che ti ci troverai dentro tuo malgrado sarai perduto, o correrai grave rischio di perderti. Se sei ancora nel timore della nuvola, non partire per un viaggio, mai. Se affronti la nube con tranquillità, parti senza preoccupazione.

Ma qui la Giovane Scuola non chiede poco. Chiede al novizio che non sia più novizio, oppure che il corso di volo senza visibilità segua immediatamente il normale corso di pilotaggio, come avviene per i militari.

La mia confessione personale? Non ha valore. Ve l'ho detto. Non ero solo. Certo avevamo un eccellente cruscotto e quando c'era una nuvola, dentro.

In quanto alla navigazione, dico subito ai camerati che, siccome per andare a Bolama basta tenersi lungo costa fin

che si arriva, la domanda che essi mi fanno è la stessa che io mi faccio ancora; perchè dovrà pur capitare una rotta un po' meno facile. E' allora non mi resta che tirar fuori per l'ennesima volta il decalogo, il quale sfonda porte aperte sostenendo nettamente che vale più un pilota discreto, ma buon navigatore, di un meraviglioso « manico » che si diriga empiricamente. E in fatto di tenuta di rotta, dopo ammonito che gli strumenti bisogna saperli leggere sul serio e che non si deve partire per un lungo viaggio senza conoscere perfettamente le leggi del magnetismo terrestre, per quanto astruse e inutili possano sembrare, dice ,e non vi deve suonar nuovo: *Ricordati che non c'è nulla di più terribile di un riferimento quando è sbagliato.*

Questo comma riproduce tutta l'amarezza di una pattuglia di turisti che, volando per allenamento, preferì il binario lucido di una ferrovia all'ago calamitato e si trovò a Torreberetti invece che a Vercelli. E vi scongiura di non fidarvi più che degli strumenti, perchè di ferrovie che portano a Torreberetti invece che a Vercelli il mondo è pieno. Guardate Lady Bailey, aviatrice di fama e che di viaggi lunghi ne aveva fatti già tanti. Volle fidarsi più dei riferimenti sul terreno che della bussola e del derivometro e, partita da Orano per Gao, si trovò derivata a sinistra di un'inezia: quattrocento chilometri. E ora sta a girare per la Francia, rimandando ogni giorno il momento penoso di dar spiegazioni ai compagni di campo. Già, ma chi non ha mai sbagliato rotta scagli la prima pietra.

IL PROBLEMA PIU' GRAVE

Non ci sarebbe altro da rispondere ai camerati. Ma una vera confessione va aggiunta. Il difficile nei lunghi viaggi non è nel farli ma nel prepararli. Il mio caso non fa testo. Ho avuto dal ministro un magnifico apparecchio, dietro semplice copertura d'assicurazione: e il gr. uff. Ringler, della Italo-Americana del Petrolio, s'è alleato con il gr. uff. Pozzo, della Nafta, per assicurare i rifornimenti su tutto il percorso a titolo graziosissimo, dato lo scopo commemorativo del volo.

Condizioni come queste non si ripetono facilmente. E ancora una volta bisogna convenire che la maggioranza delle « grane » d'aviazione si ha a terra e non in volo. Una guida psicologica per viaggi aerei di una certa portata dovrebbe anzitutto consigliare all'interessato come si fa a risolvere il problema di finanziare l'impresa. E nemmeno questo, di scienza mia, ve lo posso dire.

MARIO MASSAI.

(dal « *Corriere della Sera* »)

ITALIA ALATA, AVANTI!

IL SALUTO DI S. E. BALBO A MERMOZ E LA PROMESSA DI NUOVI ARDIMENTI.

« Il volo di Jean Mermoz da Istres a San Luigi del Senegal a Natal a Rio e a Buenos Aires non ha soltanto il valore di una superba impresa dal punto di vista tecnico industriale. Interessa l'aviazione di tutto il mondo.

« E' infatti una grande vittoria ottenuta sulla scala delle velocità medie, che sono l'indice infallibile del progresso aeronautico. Un volo oceanico compiuto nel sud Atlantico a velocità molto superiore ai 200 chilometri orari si impone come un avvenimento storico, anche se l'apparecchio adoperato è terrestre e non marittimo. E' un avvenimento che permette di credere non lontano il giorno in cui si toccherà la media dei 300: e quel giorno, per chi abbia una modesta esperienza dei voli transoceanici, significa la definitiva conquista dei grandi spazi marittimi intercontinentali.

« La sicurezza della rotta atlantica, per lo stato attuale dell'aviazione, è per tre quarti questione di velocità. Ecco perchè al volo dell'Arcobaleno, che nell'ordine delle traversate oceaniche è il 113°, noi italiani, che conosciamo il valore dell'impresa e abbiamo sostenuto tenacemente al Convegno di

Roma la possibilità di un regolare servizio fra l'Europa e l'America del Sud, annettiamo una importanza particolare.

« Ma non solo per questo il volo di Mermoz è stato salutato dai piloti italiani con viva simpatia. Noi conosciamo Mermoz. Per lui, come per noi, il volo è una vocazione: è poesia. Mermoz non fa del volo un mestiere. Lo vive come la più nobile passione del cuore, come lo scopo stesso della esistenza. La sua carriera aeronautica è una dura lotta contro il destino che gli contende le vittorie a poche centinaia di chilometri dalla mèta, lo blocca su montagne di 4.000 metri, lo inchioda arso dalla sete, sui deserti di Siria, e infine lo costringe ad aspra battaglia contro la sfinge della notte lungo le coste d'Africa e d'America, a noi ben note, sulla linea dell'Aeropostale.

« Con uomini che interpretano l'esercizio del volo come una religione e sentono così profondamente la sublimazione della missione civile che è loro affidata, esiste una comunione fatta di nobile emulazione e di reciproco rispetto. Giunto in America, Mermoz si è ricordato dello Stormo atlantico, che due anni fa, in una coincidenza quasi assoluta di date, compiva la stessa missione di civiltà. Egli si è sentito il continuatore della stessa opera di progresso che assomma tutte le glorie del mondo. Gli aviatori italiani non sono stati insensibili a una così alta testimonianza di valore umano e la interpretano come un invito a perfezionare quello sforzo che ha spostato notevolmente in avanti i risultati della tecnica aviatoria.

« Con la stessa bravura contro l'agguato della sorte, che tante volte ha messo Mermoz a durissima prova, con la stessa disciplina del carattere e la medesima ricchezza di esperienza, non ignari della cura del particolare anche minuzioso, i piloti italiani si preparano a prendere quale punto di partenza per la nuova impresa, i nuovissimi risultati di Mermoz.

« Non importa se le difficoltà saranno decuplicate dalla teoria della massa, ambizione e privilegio della tecnica aeronautica dell'Italia di Mussolini. Noi non possiamo tornare in-

dietro e vogliamo bruciare le tappe sulla via del progresso. Vogliamo arrivare là dove la fantasia non osa ancora giungere. Più avanti e più lontano! Questo è il motto che assomma i volatori di tutto il mondo. Questo è l'augurio che vola fra i Continenti.

« Arrivederci, caro e valoroso camerata Mermoz, arrivederci presto a competere con la tua vittoria sull'Oceano sconfinato! »

ITALO BALBO.

V

I PIONIERI DELL'AERONAUTICA

LA FRATELLANZA PIONIERI DELL'AERONAUTICA.

MOTTO DELLA FRATELLANZA

«Per quel che oprasti»

DATE DI RIFERIMENTO

Costituzione della Fratellanza: 24 Maggio 1923, col nome Pionieri dell'Aviazione.

Completamento della Fratellanza con l'ammissione dei Pionieri piloti di Aerostato e di Dirigibile e cambio del nome in Pionieri dell'Aeronautica: 24 maggio 1924.

Inaugurazione del Labaro Sociale in Campidoglio alla presenza delle L.L. M.M. e di S.E. Mussolini. Madrina: S.A.R Principessa Mafalda - 23 Maggio 1925.

Riconoscimento Giuridico della Fratellanza: 25 Novembre 1925.

ALBO D'ORO DEI PIONIERI

110 - Caduti sul campo dell'onore (48 morti per malattia).
28 - Decorati dell'Ordine militare di Savoia.
31 - Promossi a scelta per merito di guerra.
22 - Fregiati di medaglia d'oro.
228 - Concessioni di medaglia d'argento (al valor militare).
198 - Concessioni di medaglia di bronzo (al valor militare).
112 - Concessioni di Croce di Guerra.
19 - Mutilati di Guerra.
6 - Assi di Guerra.

PIONIERI MEDAGLIA D'ORO
E ASSI DI GUERRA.

PIONIERI MEDAGLIA D'ORO

SALOMONE Oreste — Decreto Luogot. 29 febbraio 1916.

ERCOLE Ercole — id, 26 ottobre 1916.

BARACCA Francesco — id, 24 maggio 1917.

GARASSINI Garbarino Giuseppe — id, 10 giugno 1917.

RANDACCIO Giovanni — id, 21 luglio 1917.

PICCIO Pier Ruggero — id, 5 maggio 1918.

PIONIERI ASSI DI GUERRA

BARACCA Francesco — Vittorie accertate 34.

PICCIO Pier Ruggero — id, 24.

RENNELLA Cosimo — id, 7.

COSTANTINI Bortolo — id, 6.

NARDINI Giulio — id,6.

SABELLI Giovanni — id, 5.

COMPOSIZIONE DELLA FRATELLANZA
(1 Giugno 1926)

1 - Pioniere Alto Patrono.
32 - Pionieri d'Onore.
447 - Pionieri di Diritto (viventi 289).
11 - Pionieri Soci Esteri (viventi 9).

DIRETTORIO
(Nominato il 23 Maggio 1927)

Presidente: PICCIO S.E. Pier Ruggero - Generale di Squadra Aerea.
Vice-Presidente: COBIANCHI Mario - Capitano di complemento.
Segretario: PELLEGRINO Ernesto - Generale di Brigata Aerea.

CONSIGLIERI

ANDRIANI Oronzo - Generale di Brigata Aerea.
NERI Giuseppe - Maggiore di complemento.

TESORIERE DELLA FRATELLANZA

MORELLI rag. Ercole - Console della M.V.S.N.

ELENCO GENERALE DEI PIONIERI.

PIONIERE ALTO PATRONO

MUSSOLINI S.E. Dr. Benito - Aviatore. Primo Ministro del Regno.

PIONIERI D'ONORE

(Per anno di nomina)

1923

ANTONI Ing. Guido — Firenze, Via Centostelle 132-B.
ANZANI Cav. Uff. Alessandro — Courbevoie (Francia).
CAPRONI Ing. Gianni — Milano, Via Durini 24.
CORDERO DI MONTEZEMOLO conte Vittorio Aviatore — Roma, Via Nibby 11.
D'ANNUNZIO Gabriele principe di Montenevoso — Aviatore — Gardone Riviera (Brescia), Vittoriale.
DOUEHET Giulio — deceduto.
GABARDINI ing.Giuseppe — Cameri (Novara), Scuola di Aviazione.
HARMON CLIFFORD Burke — Parigi, Bois de Boulogne « Le Clos Normand ».
MACCHI ing. Giulio — Varese, Aeronautica Macchi.
MERCANTI S.E. Arturo — Milano, Via Bellini 12.
MONTU' ing Carlo — Torino, Via Po 39.

1924

BATHIAT Léon — Parigi, Bois de Boulogne « Le Clos Normand ».

1925

DE PINEDO marchese Francesco — Roma, V. A. Bertoloni 9
FERRARIN Arturo — Milano, Piazza Crispi 3.

1926

NOBILE ing. Umberto — Roma, Via G. Ferrari 4.

1927

S.A.R. SAVOIA AMEDEO DUCA D'AOSTA
BALBO Dr. Italo — Generale Squadra Aerea.
ALLEGRI Gino — Medaglia d'oro (deceduto).
ANCILOTTO Giannino — Medaglia d'oro (deceduto).
BARACCHINI Flavio — Medaglia d'oro (deceduto).
BUTTINI ing. Casimiro — Capitano Medaglia d'oro.
CABRUNA Ernesto — Capitano Medaglia d'oro.
CASAGRANDE Eugenio Conte di Villaviera.
CASTRUCCIO Giuseppe — Medaglia d'oro.
DE CARLO Giacomo Camillo — Medaglia d'oro.
DELL'ORO Arturo — Medaglia d'oro (deceduto).
LISA Gino — Medaglia d'oro (deceduto).
LOCATELLI Antonio — Medaglia d'oro.
NIUTTA Ugo — Medaglia d'oro (deceduto).
PALLI Natale — Medaglia d'oro (deceduto).
RUFFO DI CALABRIA Principe Fulco — Medaglia d'oro.
SCARONI Silvio — Maggiore Medaglia d'oro.
ZAPELLONI Federico — Ten. Colonnello Medaglia d'oro.
CORNI Dr. Guido — Governatore della Somalia.

PRECURSORI

ANDREANI Paolo — Milano.
LUNARDI Vincenzo — Lucca.
ZAMBECCARI Conte Francesco — Bologna.

PIONIERI DI DIRITTO

(in ordine di data e di anzianità di brevetto)

MORIS Maurizio Mario — Roma, Vicolo Massimo 3 (Monte Mario).
DAL FABBRO ing. Cesare — Milano, Corso Magenta 32.
PAGLIARI Alessandro.
BONARDI Giovanni — Torino, Via Avigliano 19.
BASSANI Eugenio — (deceduto).
PETRUCCI Emilio.
MASSONE Filippo.
BUFFA ing. Mario — Spezia, Via Spallanzani 5.
PECORI GIRALDI ing. Alessandro — Firenze, Via S. Nicolò 109.
RICALDONI ing. Ottavio — Torino, Via A. Provana 5.
STEFANINI Cirillo — Milano, Via Washington 18.
CIANETTI ing. Ettore.
DE CRISTOFARO ing. Francesco — (deceduto).
VITA FINZI ing. Carlo — deceduto).
MALINGHER Arturo — Roma, Via Tevere 20.
ARCIPRETE ing. Giuseppe — Napoli, Corso Vittorio Emanuele 632.
MINA Dr. Luigi — (deceduto).
RANZA Attilio — Trieste, Gretta Superiore 431.
POLENGHI Silvio — Milano, Via del Caravaggio 1.
PUGLIESCHI Ubaldo — Roma, Via Calabria 35.
PALAZZO Prof. Dr. Luigi — Roma, Via Sannio 24.
DA SCHIO Conte Almerico — (deceduto).
FRASSINETTI Romeo — Milano, Via Perugino 15.
DE BENEDETTI Giovanni — Roma, Via Guido d'Arezzo 14.
USUELLI Celestino — (deceduto).
ZICAVO Enrico — Roma, Via Oslavia 6.
FORLANINI Ing. Enrico — (deceduto).
POCHETTINO Dr. Alfredo — Torino, Corso Moncalieri 112.
HELBIG Dr. Demetrio — Roma, Villa Lante Gianicola.

MELANDRI Antonio.
SELLA Prof. Alfonso — (deceduto).
CASTAGNERIS Guido — Roma, Via della Farnesina 34.
BURGATTI Prof. Pietro — (deceduto).
SIGNORINI Tito — Roma, Via A. Brofferio 6.
MUNARI Emilio — Milano, Via Monte Rosa 9.
MINOLETTI LUIGI — (deceduto).
ULIVELLI Arnaldo — (deceduto).
BONA Rag. Alessandro.
DURANDO Mario — Torino, Via G. Prati 1.
DOUGLAS SCOTTI Edoardo — (deceduto).
CANOVETTI Ing. Cosimo — (deceduto).
ORIGONI Nob. Ing. Luigi — (deceduto).
DI GALLESE Duca Luigi — (deceduto).
ANGELINI Matteo.
ROLLA Pier Felice — (deceduto).
CLAUSETTI Enrico — Roma, Piazza Martiri di Belfiore 3.
CRESPI Carlo — (deceduto).
PICCOLI Domenico — Nogarine di Valpolicella (Verona).
DONNER FLORI Erminio — Milano, Viale Coni Zugna 1.
FINZI Aldo — Roma, Via Mentana 6.
BORSALINO Gabriele Mario — Milano, Via Verga 5.
NAZARI Luigi — (deceduto).
TRIACA Ing. Carlo Alberto — Torino, C. Duca di Genova 57.
VOLPATI Carlo — (deceduto).
CAMPELLO DELLA SPINA Conte Pompeo — (deceduto).
USUELLI BORSALINO Signora Giulia — Milano, Viale S. Michele del Carso 40.
COBIANCHI Mario — Roma, Albergo Plaza.
PASTINE Giovanni Battista — (deceduto).
VERDUZIO Ing. Rodolfo — Roma, Via G. Ferrari 2.
CROCCO Ing. Gaetano Arturo — Roma, V. A. Torlonia 19.
BELLIA Prof. Edgardo — Torino.
NEGRETTI Ing Giovanni — Novara, Via Orfanelle 3.
KAUFMAN Prof. Paolo — (deceduto).
MAIORANA Dr. Prof. Quirino — (deceduto).

LONGHI Cesare — Milano, Via Cenisio 7.
ROSSI Enea — (deceduto).
CALDERARA Mario — Parigi.
FOSSATI BELLANI Silvio.
ROVETTI Pietro — (deceduto).
NORESE Avv. Pier Luigi — Asti, Via XX Settembre 23.
RIVA Guido — (deceduto).
GAVOTTI Marchese Giulio — Roma, S.A.M., Viale R. Elena numero 29.
AGOSTONI Umberto — Milano, Via Giulio Ceradini 3.
SCELSI Guido — Roma, Via G. Mazzini 9.
PASTROVICH Giov. Battista — Roma, Via Majella 15 (M.S.)
PRATO Previde Ing. Roberto — Novara, C. Carlo Alberto 35
PONZIO Emanuele — (deceduto).
PENCO Agostino — Verona, Via Teatro Filarmonico 12.
CATTANEO Bartolomeo — Milano, Piazza S. Stefano 12.
BENIGNI Tullio — (deceduto).
PONZELLI Rag. Riccardo S.A.M. — Bari.
AMERIGO Stefano — Parigi, Rue Brunel 31.
SAVOIA Ing. Umberto — Torino, Via Giacinto Collegno 28.
DE FILIPPI Ludovico — (deceduto).
DA ZARA Leonino — Roma, Via Asmara 16.
VIVALDI PASQUA Conte Vittorio Ugolino — (deceduto).
STUCCHI Ing. Federico — Milano, Via Monte di Pietà 15.
CAGNO Umberto Alessandro — Torino, C. M. D'Azeglio 16.
DARIOLI Ernesto.
RAVETTO Comm. Clemente — Palermo, V. Re Federico 121
RUGGERONE Germano.
CIRRI Ing. Ciro — (deceduto).
LEVI Dr. Ettore — (deceduto).
ROSSI Zito Alberto — (deceduto).
PIACENZA Guido — Torino, Corso V. Emanuele 99.
CAMMAROTA ADORNO Ing. Enrico — (deceduto).)
SAGLIETTI Giuseppe — (deceduto).
FACCIOLI Mario — (deceduto).
CANNONIERE Umberto — Torino, Campo « Gino Lisa ».

PICOLLO Giulio Carlo — (deceduto).
CAVALIERI Alfredo — Pordenone.
GINOCCHIO Manlio — Spezia.
LUSETTI Archimede — Parigi, Avenue d'Orléans 101.
GAZZERA Filippo — (deceduto).
CAGLIANI Nino — Ovada (Alessandria), Villa Propria.
VALLI Giulio — Roma, Piazzale Flaminio 19.
MOCCAFICHE Mario — Genova, Teatro Carlo Felice.
ROSSI Giuseppe — Carpaneto (Piacenza).
CASTELLANI Giovanni — (deceduto).
GRAZIANI Nob. Ettore — Padova, Via S. Pietro, 67
NERI Giuseppe — Roma, Via V. Veneto (presso Ing Romeo).
GARASSINI GARBARINO marchese Giuseppe — (deceduto).
ANTONINI Luigi — Cuba, Agujar 71 (presso Ciego de Avila).
D'ALFONSO Augusto — Roma, Piazza Statuto 18.
VACCARINO Avv. Mario — Torino, Via G. Galliano 10.
LONGO Ing. Vito — (deceduto).
CEI Ing. Giuseppe — (deceduto).
GRAVINA Conte Manfredi — (deceduto).
CAVAGLIA Pietro — Genova, Via Montallegro 43-11.
DE ROSSI DEL LION NERO Ugo — Zara.
SURDI Tommaso — Roma, Via Antonio Nibby 5.
POGGIOLI Quinto — Bologna, Villa Meloncello fuori Porta Saragozza.
CARABELLI Carlo — (deceduto).
MARRA Raimondo — (deceduto).
BATTAGLIA Balilla — (deceduto).
LAMPUGNANI Raul — Firenze.
DE CAMPO Conte Scipione.
MAFFEIS Carlo — (deceduto).
MANISSERO Romolo — Torino, Corso Re Umberto 66.
DE RADA Leopoldo — Milano, Via Carlo Tenca 88 oppure Frugarolo (Alessandria).
RAVELLI Giovanni — (deceduto).
MOIZO Riccardo — Milano, Comand. Div. Militare.
STROBINO Leopoldo — (deceduto).

BONAMICI Lionello — Parigi, Rue de Tolbiac 236.
GELMETTI Attilio.
QUAGLIA Costantino — Sostegno (Vercelli), C. C. Alfieri 33.
DALLA NOCE Barone Gastone — (deceduto).
WIDMER Giovanni — Portorose (Trieste), Idroscalo S.I.S.A.
ROBERTI DI CASTELVERO Giovanni — Noventa Padov.
BORGOTTI Giovanni.
PIAZZA Carlo Maria — (deceduto).
SANTONI Ing. Lorenzo — Milano, Via Durini 5.
PINTENA Athos — (deceduto).
MOSCA Francesco — Sesto S. Giovanni (Milano),Via Savoia 3
BRILLI CATTARINI (già Brilli Domenichelli) Giulio — Pesaro, Viale Fiume (Villa Regina).
DAL MISTRO Achille — (deceduto).
NARDINI Giulio — Asso di Guerra.
POGGI Comm. Andrea — Milano, Via G. Carducci 8.
BARAGIOLA Gherardo.
MARRO Ettore — (deceduto).
DE AGOSTINI Ing. Agostino — Roma, Via G. Zanardelli 36.
VERONA Alberto — (deceduto).
FALCHI Dr. Luigino — Parigi.
GUIDONI Ing. Alessandro — (deceduto) .
BIEGO DI COSTA BISSARRA Conte Costantino — Roma, Via Sgambati 4.
ZORRA Luigi — Parigi, Rue Réamur 95.
GIANFELICE Gino — (deceduto).
PORRO Arnaldo — (deceduto).
FRANZONI Ruggero — Montecchio (Reggio Emilia).
CORSINI Ing. Carlo — Torino, Via Ettore de Sonnaz 16.
STELLA DIONIGI Ing. Celestino — Milano, F. Bonaparte 57
BIGLIANI Angelo — (deceduto).
GILBERT DE WINKEL Igino.
RAMASSOTTO Maurizio — Torino, Corso Tassoni 29.
PASQUALI Rinaldo.
DE ANTONIS Nobile Alfredo — (deceduto).
RE Umberto — Torino, Via Asti 9.

PULVIRENTI Francesco — Catania Via Passo di Aci.
MAGGIORA Clemente — (deceduto).
RAFFAELLI Nob. Alessandro — Lucca, Via Fillungo 28.
GRASSI Conte Amilcare — Parigi, Avenue Mozart 73.
BAILO Luigi — (deceduto).
PALMA DI CESNOLA Conte Giulio — Parma, Com. Aeron.
VECE Ing. Francesco — (deceduto).
DE CROCE N. — (deceduto).
PALMA DI CESNOLA Conte Augusto — Brà (Piemonte), Via Vittorio Emanuele 12.
MARENCO MARENGHI Nob. Alberto — Torino, C. Trento 5
CESARONI Anselmo — Magione (Umbria).
BOLLA Gaspare — (deceduto).
SCELZO Luigi — Roma, Via Crescenzio 74.
DENTI DI PIRAJNO Marchese Salvatore — Bologna.
CASTRACANE DEGLI ALTELMINELLI Conte Castruccio — Fano (Marche).
BEGHI Aldo — Roma, Aerostieri del Genio.
VALLE S.E. Conte Giuseppe — Roma.
VALLET Carlo.
GRAZIANI DI BORGO S. SEPOLCRO Nob. Carlo — Roma.
NOVELLIS DI COARAZZE Alberto — Firenze, V. Mattonaia N. 11.
MANZINI Pietro — (deceduto).
BERNI Luigi — (deceduto).
BERGONZI Pier Carlo — Milano.
COLUCCI Giuseppe.
KERBACHER Ernesto — Conegliano Veneto, Vle Trento e Trieste N. 343.
BERTOLETTI Aldo — (deceduto).
MANDELLI Piero — Parigi, Rue des Acacias 28.
MORENO Gustavo — (deceduto).
SABELLI Giovanni — (deceduto).
COPPINI Camillo — Roma, Via Po 7.
GIROTTO Mario — Milano, Via Lazzaro Palazzi 10.
BRASCHI Faustino — (deceduto).

DELLA CHIESA di CERVIGNASCO e BENEVELLO Conte Angelo — (deceduto).
PICELLER Guglielmo.
DE MURU Vittorio — Trieste, Via Ferriera 12.
CLERICI Umberto — (deceduto).
CASTAGNERIS Renato — (deceduto).
DEGGIOVANNI Giovanni — Torino, Via Maria Vittoria 52.
FRANCESCHINI Enrico.
DE RISO Renato — Roma, Via Guattani 6.
PORTA Giulio — (deceduto).
BONGIOVANNI Eginardo — Roma, Commiss. Sup. Dif. Naz.
SACERDOTI Ing. Cesare — Milano, Via Quintino Sella 4.
DE PERCIIS Vincenzo — (deceduto).
CALDERARA Attilio — Com. Stab. Costruz. Caserma Cavour.
ARISTA Agostino — (deceduto).
BALLERINI Michele — Granaglione (Bologna).
BONUTI Roberto — Novara, Regg. Cavalleggeri Aosta.
RESIO Adolfo — Alessandria, Via Faà di Bruno 24.
CASABELLA Giulio — Podestà di Roccaforte di Mondovì.
CALORI Salvatore — Torino, Distretto Militare.
LEONARDI Giuseppe — (deceduto).
MANNI Conte Giuseppe — Roma, Via A. Torlonia 11
GARINO Ing. Guido — Alessandria, Corso Cento Cannoni 14
ANDRIANI Oronzo — (deceduto).
SALENGO Riccardo — (deceduto).
SUGLIA Cesare — Milano Via Castelmorone 22.
ERCOLE Ercole — Milano Z.A.T.
PENSUTI Emilio — (deceduto).
PAOLUCCI Guido — Roma, Via Lima 31.
BRUNETTA D'USSEAUX Gustavo.
BONGIOVANNI Luca — Torino, Via Mazzini 31.
MARAZZI Ettore — Milano, Via Farini 61.
PETTAZZI Pietro — (deceduto).
PRANDONI Ettore — Roma, Via Mario Pagano 4.
VENANZI Umberto — (deceduto).
NOSARI Giuseppe — (deceduto).

BUZZI-GRADENIGO Cesare Pier Alberto — Regio Console Los Angeles (S.U.A.).
BARACCA Francesco — (deceduto).
BRAK PAPA Francesco — Torino, Piazza V. Veneto 19.
ODDO Arturo — Palermo, Via G. Patania 50.
ROSSETTI Alfredo — (deceduto).
PAGANO Primo — Milano, Comando Z.A.T.
ALMERIGHI Cav. Francesco — Torino, V. Carlo Alberto 18.
BURZIO Enrico — Torino, Corso Vinzaglio 105.
TORELLI Felice — Como, Comand. Squad. Turismo.
PERUCCA Domenico — Bologna, Via Toscana, 65.
CARMINATI DI BRAMBILLA Nino — Monza, Piazza Diaz 6
PALPACELLI Antonio — Cinisello (Milano).
BAGLIONI Alberto — Genova-Pegli, Via Manzoni 9-1.
FACCHINI Emilio — (deceduto).
CAPUZZO Ercole — Roma, Via Francesco Stacci 9.
BROCINER Massimiliano.
ZANUSO Gino — Roma, Caserma Cavour.
GALLOTTI Antonio — Milano, Comando 1ª Z.A.T.
GORDESCO Mario Ugo — (deceduto).
RUSSI Salvatore — Torino, Via G. Collegno 40 bis.
LEFFI Dr. Angelo — (deceduto).
CUZZO CREA Alfredo — Conegliano Vto., Salita Caprera 79
VALDIMIRO Filippo — (deceduto).
FABBRI Arturo.
JACOPONI Armando — Sanremo, Casino Municipale.
AMOUR Ing. Enrico Tampico Tams Messico, Apartado 1034.
ALVISI Alessandro — Roma.
COSTANTINI Bortolo.
JUGHETTI Aldo— (deceduto).
CARIGNANI DI VALLORIA Edoardo — Torino, V. Vassalli Tandi 7
RAPINI Michele — (deceduto).
MANIO Giovanni — (deceduto).
DE ROSSI DI SANTA ROSA Filippo.
REGAZZONI Giovanni — (deceduto).

SIOLI Ernesto — Milano, Via Pontaccio 19.
BIFFI Tullio — Roma, Ministero Aeronautica.
CARNIGLIA Giovanni Battista.
GERARD Guido Alberto — S. Giusto (Pisa).
PICCOLI Francesco — (deceduto).
LAUREATI Marchese Giulio — Grottamare (Marche).
LANDINI Achille — Lambrate, Via Cletto Arrighi 11.
DE DOMINICIS Armando — Parigi, Rue de la Terrasse 20.
RAPINI Napoleone — (deceduto).
DE CAROLIS Ettore — Torre Pellice (Torino), Via Mazzini.
CEVASCO Filippo — (deceduto).
GALLINA Augusto.
GUGLIELMINETTI Ernesto.
SALOMONE Oreste — (deceduto).
TOSELLI Dr. Carlo Amilcare — (deceduto).
OPPIZZI Edoardo — Pavia, Via Filippo Corridoni 5.
CATTANEO Romano — Montecchio (Roma).
OLIVO Guido — Milano, Via S. Vincenzo 22.
OPPIZZI S.E. Piero — Milano, Comand. Z.A.T.
TAGLIASACCHI Luigi — Torino, Via Botero 18.
MONTANARI GIACOMO.
CAVADINI Pietro — Bergamo, Via M. Colleoni 5.
POGNANTE Bartolomeo — (dceduto).
POGGI Attilio — Roma, Piazza S. Pietro in Vincoli 40.
DEL MORETTO Giovanni — (deceduto).
LABO Luigi — (deceduto).
BERARDI Angelo — (deceduto).
MAZZOLENI Ernani — Buenos Ayres, Campo Aviazione Palomas.
FERRARIO Rosina nei Grugnola — Milano, V. Montesanto 2
ANTONACCI Giovanni — (deceduto).
RAPPALLI Cesare — Roma.
PUGLIA Bruno — (deceduto).
CAVIGGIA Marcello — (deceduto).
SCARPIS Maffeo — Castelfranco Veneto.
LAZARI Vittorio — Cuneo, Viale Angeli 143.

CHIAPEROTTI Giorgio.
MASI Michelino — Milano, Via Ariosto 8.
GAVIGLIO Lelio — (deceduto).
VISCONTI Tullio — (deceduto).
GALLO Prof. Francesco — (deceduto).
DELLA ROCCA Carlo — (deceduto).
CASALE Mario — (deceduto).
PELLEGRINO S.E. Ernesto — Padova.
GREGORINI Pietro — Torino, Corso Inghilterra 43.
COLONNA Crescenzio.
CERVETTI Cesare.
LA POLLA Ernesto Roma, Via A. Brofferio 6.
SANITA' DI COLLEDIMACINA Barone Fernando — Mestre, Via Piave.
TAPPI Carlo — Roma, Ministero della Guerra.
BRIVONESI Bruno — Roma, Via N. Ricciotti 9.
MENDOZZA Enrico — (deceduto).
MOSSO Giulio — Torino, Corso Vinzaglio 15.
SENZADENARI Raffaele — Berlino, R. Ambasciata d'Italia.
STABARIN Alberto — Roma, Riv. Artiglieria e Genio Via degli Astalli 15.
GALLOTTI Carlo — Milano, Comando Z.A.T.
ARMANI Armando — —Roma, Via Lutezia 5.
VIOTTI Djalma — Milano, Corso Italia 1.
CAVALIERI Guido — (deceduto).
NAPOLI Alessandro — (deceduto).
ROSSI Dr. Ferruccio — Roma, Via G. Baglivi 3.
MINELLONO Arduino — Pordenone, Corso Garibaldi 65.
GRIFFA Valerio — (deceduto).
SPORTOLETTI BADUEL Armando, Torino, C. Oporto 30.
REGGIO Luigi — (deceduto).
DE MASELLIS Ferdinando — Napoli, Via Salvator Rosa 287.
CHIAPPELLI Luigi — Roma, Via Aurora 39.
FERRARO Amedeo — (deceduto).
BONAZZI Ferdinando — (deceduto).
GOVI Luigi — Roma, Ministero Aeronautica.

CORONATI Emilio — Atene, R. Ambasciata d'Italia.
TACCHINI Guido — Roma, Ministero Aeronautica.
CROCE Ettore — (deceduto).
FABBRI Roberto — (deceduto).
BOSIO Camillo — Roma, Via Lubicana 92.
PARENTI Eraldo — (deceduto).
ROSSI Umberto — Roma, Via delle Fiamme 18.
RANDACCIO Giovanni — (deceduto).
RENNELLA Cosimo — (deceduto).
LAWLEI Marchese Francesco — Firenze, Via Lorenzo il Magnifico 9.
PICCIO S.E. Pier Ruggero — Parigi, R. Ambasciata d'Italia.
MANZONI Adelchi.
STANZANI Mario — Padova, Z.A.T.
BOLOGNESI Domenico — (deceduto).
PIAZZI Umberto — (deceduto).
ROMAIRONE Pietro — (deceduto).
SISTO Filippo — Firenze, Via della Mattonaia, 19.
SESSAREGO Dario — (deceduto).
VAGLIASINDI Paolo.
COPPINI Ferruccio — Roma, 36° Regg. Fanteria P. Roma 8.
BARBANTI TOMASI AMATORI Costantino — (deceduto).
SIGNORINI Michele — Firenze, Via della Mattonaia 1.
ROSSI Pietro.
BRESCIANI Luigi — (deceduto).
CARTA Egidio — Roma, Via Vicenza 32.
DEL PIANO Alessandro — Vercelli, Via Garibaldi 16.
LANZARA Domenico — Napoli-Posillipo, Villa Lanzara.
LEONE Domenico — Roma, Aerostieri del Genio.
PEGNA Ing. Giovanni Battista — Pegli, Pensione Rota.
RESMINI Gustavo — (deceduto).
MONDELLI Domenico — Roma, Via Taranto.
GIORGI Filippo — (deceduto).
MERZARI Manlio.
MOJARES Ugo — (deceduto).
CURLO Nob. Domenico — Loano (Savona) Piazza Palestro 1.

RUSSO Umberto — Roma, Villino Mazza Via Trionfale.
SOGNO Vittorio — Roma, Ministero della Guerra.
TAGLIASACCHI Celestino — Torino, Via Botero 18.
SIROMBO Casimiro — Roma, Via Achille Grandi 8.
SACCOMANNI Tommaso.
SEYMANDI Giulio — Roma, Via Capo d'Istria 18.
LA VALLE Remo — (deceduto).
BELTRAMO Ermanno — Bruxelles, Chaussée de Charleroi N. 185.
LOMBARD S.E. Vincenzo — Roma, Comandante Z.A.T.
FERRARI Cristoforo — Roma, Via Giuseppe Mazzini 6.
DE BERNARDI Mario — Roma, Via Guido d'Arezzo 18.
VISCONTI Glauco.
BONTEMPELLI Aurelio — Roma, Galleria R. Margherita 4.
PUIMA Giacomo.
CAZASSO Giuseppe — (deceduto).
AGOSTI Giacomo — Torino, Divisione Militare.
GARINO Avv. Arturo — Torino, Via Vassalli Landi 25.
HERMANN Gustavo — (deceduto)
PELUSO Giovanni.
MATTEUCCI Gino — Pisa, Via S. Antonio 44.
PRICOLO Francesco — Roma.
BOSCO Ettore — (deceduto).
FRERI Prospero — Roma.
GELLI Attilio — Cagliari, 16° Artiglieria da Campagna.
FERRONI Orlando — Caserta, Accademia Aeronautica.
MELEGARI Conte Palatino Carlo — Torino, C. Stupinigi 32.
SALA Virgilio — Milano, Viale Morgagni 33.
CATTANEO Domenico — (deceduto).
BERTELLO Luigi — Ternate (Verona), Aeroporto.
FANGAREGGI Giuseppe — Torino, Via C. Colombo 33.
BATTAGLINO Alberto — (deceduto).
VIVALDI-PASQUA Co. Marco — Finale Ligure, Villa Viola.
TURILLI Gaetano — Roma, Via Appia Nuova 50.
ROCCAZZELLA Francesco — (deceduto).
ROSSI Costantino — Modena, Via Giannone 2.

AGOSTINELLI Alfredo — (deceduto).
DI RUDINI' INCISA Francesco — (deceduto).
JACOMETTI Ernesto — Roma, Ministero Aeronautica.
ANDREINI Ing. Michele — Milano, Bastioni Garibaldi 3.
PICOLLA Silvio — (deceduto).
CAPPONI Giuseppe — (deceduto).
MARAMALDO DELLA MINERVA Antonio — Roma, Via Giorgio Baglivi 7.
BARATTINI Giuseppe.
VALENTINO Nicola — Ravenna.
FARINA Filippo — (deceduto).
BRINDISI Augusto — Torino, Via Maria Vittoria 52.
MAIORANA Nicola — (deceduto).
PALANGE Filippo — Milano, Comando Z.A.T.
CIPRI Piero Alfonso.
CASELLA Umberto — (deceduto).
ROBINO Remigio — Torino, Via Cibrario 15.
MURARO Vinicio Giuseppe — Torino, Corso Casale 8 (presso Marietti).
CENA Nicolao — (deceduto).
SCIARRETTA Aurelio.
CASELLI Stefano — Tortona.
ARONE Vincenzo.
FERRANDI Attilio.
CALLIGARI Vincenzo — (deceduto).
ROCCHI Luigi — (deceduto).
MIRAGLIA Giuseppe — (deceduto).
FIGONE Vittorio — (deceduto).
GUGLIELMI Arturo — (deceduto).
PONSIGLIONE Luigi — (deceduto).
ROLANDO Giuseppe — Roma, Comand. Squad. Turismo Centocelle.
MORINO Giovanni.
VARANINI Ivo — Milano, Via De Amicis 49.
CAMILLETTI Camillo — (deceduto).
COMAZZI Annibale — (deceduto).

CONELLI DE PROSPERI Co. Alberto — Belgirate (Como).
NUGOLI Lando — (deceduto).
MARINI Giuseppe — (deceduto).
CARNEVALE Luigi — Roma, Ministero Aeronautica.
DEGANI Jacopo.
PEZZI Mario — (deceduto).

PIONIERI DI NAZIONALITA' ESTERA
(Brevettati in Italia)

SANTOS DUMONT Alberto — brasiliano.
TOBLER Fritz — svizzero.
WONWILLER Alfredo — svizzero.
COBIONI Mario — svizzero (deceduto).
BIANCHI Pasquale — svizzero (deceduto).
DUNETZ Mosaice Lipe — russo.
AKAKEW Costantino — russo.
RABIS Marcello — austriaco.
CARAMANLAKI Alessandro — greco (deceduto).
CARAMANLAKI Giorgio — greco.
FRIGERIO Achille — uruguaiano.
DESBRUERES Edmondo — francese.
FRIGGERI Carlo — argentino.
COZZI Ruggero — cileno.
CHAPA Pietro — argentino.

PIONIERI ESTERI AMMESSI NELLA FRATELLANZA DALL'ASSEMBLEA DEI SOCI

BLERIOT Luigi — Parigi, Avenue Kleber 57.
PAULHAN Luigi — Parigi, Rue J. Chaplain 3.
HENRIOT René — (deceduto).
LECOINTE Sady — Parigi, Boulevard Flandrin 82
PIERRA Emile — Parigi, Rue C. Dikens.
PELLETIER DOISY.
FLETCHER I. N. Wing — Roma, Ambasciata Inglese.
BRANCKER Sefton — (deceduto).

CATALOGO DEI PROPAGATORI DELL'ALA

Indirizzario degli Amici dell'Aviazione

I PROPAGATORI DELL'ALA.

La nostra Patria eroica ha un avvenire aligero più che navale. Il prodigioso progresso aviatorio, voluto dal Regime Fascista in questi ultimi anni sempre in aumento, è la prova migliore che il Paese avrà negli innumerevoli stormi aerei la sua vera difesa e la sua vera potenza militare e civile.

Conoscere il nome e gli indirizzi degli Amici dell'Aviazione per fare che degli elenchi si giovino tutti i centri diffusori di propaganda aviatoria (editori, riviste, ecc.), costituire, pur senza alcuna organizzazione, il migliore esercito per la grande battaglia, dare a questi militi della propaganda la possibilità di rendersi davvero benemeriti della causa Aerea: ecco il grande scopo cui tende l'Antologia aviatoria, compilando il Catalogo dei Propagatori dell'Ala e pubblicandone gli elenchi nei diversi volumi successivi.

CATALOGO DEI PROPAGATORI DELL'ALA.

ABBARCHI Raul — Via Masaccio — Arezzo.
ACCOREI Mario — Aeroporto S. Giusto — Pisa.
ADDI Alfredo — 29 Squadr. S. Giusto — Pisa.
AGNOLI Avv. Mario — Via A. Massalongo, 3 — Verona.
AGNOLONI Mario — Via Puccinotti, 50 — Firenze.
AGOSTA Guglielmo — Corso Umberto I, 49 — Modica (Ragusa).
ALGARDI Leonardo — Via Mylius, 6 — Genova.
ALINOVI Loduvico — Via Palestro, 15-B — Genova.
ALLORO Umberto — A. PORDI, Ufficio Bonifica — Bozzolo (Mantova).
AMATO Nino — Contrada Albero — Milazzo (Messina).
ANCINELLI Italo — Via Due Allori 14 — Roma.
ANGELI Luigi — 29 Squadr. S. Giusto — Pisa.
ARCHIBUSACCI Gino — Borgo Capuccini 97-t — Livorno.
AVI Rodolfo — Via Claudia Augusta, 1 — Bolzano.
AZZARI Umberto — Piazza Duomo, 9 — Augusta (Siracusa).
BACCI Seg. Guglielmo — Aerop di S. Giusto — Pisa.
BANZI Dott. Umberto — Corso Cavour, 43 — Finale Emilia (Modena).
BARBIERI Eugenio — Via Alto 22 — Ancona.
BARTOLINI Mario — Via Mozzi, 39 — Macerata.
BATISTI Ulivo — Reggello (Firenze).
BATTAGLINI Colonnello Tito — Villamagna (Chieti).
BELLIA Mario — Via S. Francesco da Paola, 36 — Torino.
BELLOGAMBO Luigi — S. Giusto — Pisa.
BELTRAMI Ten. Colonnello Gian Mario — R. Aeroporto — Gorizia.
BENEVENTANO DELLA CORTE Barone Francesco - Via Donatello 16, — Padova.
BERTOLDI Rag. Antonio — Viale 28 Ottobre 215 — Reggio Emilia.
BIANCHI Rag. Giuseppe — Via Guasco, 5 — Alessandria.
BINI S. Tenente Corrado — Aerop. S. Giusto — Pisa.
BIRON Giuseppe — Vicolo Re Umberto I — Treviso.
BOCCHINO Serg. Mario — Campo S. Giusto — Pisa.
BOEM Lina — Via Ciovasso, 7 — Milano.
BONATO Arturo — Annone Veneto (Venezia).
BONGIERI Alvaro — Via Luigi Gori, 23 — Pontassieve.
BONOTTO Cav. Enio — Via 5 Maggio, 51 — Genova-Quarto.
BOSCA Piero — Via Balbo, 17 — Canelli (Alessandria).
BUCALO Giuseppe — Brancaccio 169 — Palermo.

BUFFONI BORRONI Piera — Maestra Elem. — Mandolfo (Pesaro).
BULTRINI Giovanni — Via Albalonga, 5 — Roma (123).
BRIGNOLE Luigi — Corso Valparaiso, 20 — Chiavari (Genova).
BRUNACCI Bruno — Viale Mazzini, 120 — Roma.
BRUSCHI Ex Tenente Pilota Ermete — Cizzago (Brescia).
CADRINGHER Ten. Remo — Desenzano del Garda.
CALECA A. Marino — Patti Marina (Messina).
CAMPIONI Silvio — Via S. Giuseppe 31-5 — Genova.
CAPURRO Riccardo — Piazzale Luigi Cadorna, 4 — Milano.
CARBONARI Estero — Fossombrone (Pesaro).
CARLI Gian Rinaldo — R. Ginnasio — Pisino.
CARTEI Dante Sotto Ten. — Aerop. S. Giusto — Pisa.
CASALE Siro — Mandello Lario (Como).
CAVAGNA Avv. Ernesto — Broni.
CAVOLI Mauro — Via Vanzolini, 13 — Pesaro.
CERCHIARI Rodolfo — Formigine (Modena).
CESARI Prof. Avv. Emidio — Corso Umberto I, 84 — Ascoli Piceno.
CHIARELLI Ten. Luigi — Aerop. S. Giusto — Pisa.
CHICHERIO Elvezio — Baveno (Prov. Novara)
CHIERICI Attilio — S. Agata Bolognese (Bologna).
CIANCIO Ernesto E. — Via Luigi Amabile 14 — Avellino.
CICOGNANI Rag. Pellegrino — Via Mazzini - 1.a Traversa — Forlì.
CIMINO Amedeo — Via Volturno, 39 — Palermo.
CIOFI JACOMETTI Cav. Pio — Via Ghibellina, 77 — Firenze.
CIOMMEI Perito Indus. Francesco — Tolentino (Marche).
CIRCOLO di Coltura Popolare — Ortona a Mare.
CIRCOLO Sottufficiali — Campo S. Giusto — Pisa.
CIRCOLO Ufficiali — Campo S. Giusto — Pisa.
CIVERA Ignazio — Via Montenegro, 19 — Bari.
COCCOLI Duilio Italico — Via Luigi Amabile, 14 — Avellino.
COCCOLI Gina Marinella — Corso V. Emanuele, 631 — Napoli.
COCCON Attilio — Cannaregio 1506-P — Venezia.
CONFIENZA Geom. Carlo — Villanova Monf. (Alessandria).
COLALEO Prof. P. — R. Liceo - Via Barletta, 17 — Caltagirone (Catania).
CONTI Enzo — Via III Novembre, 10 — Genova-Quarto.
CORBO Sisifo — Via Pioppa 38 — Ferrara.
CORREGGIARI Sofia — Villa Riposo — Canzo (Como).
COSENTINO Francesco — Via Francesco Crispi — Rione Milano — Catanzaro.
COSULICH Carlo Candido — Via Leonardo da Vinci 16 2.o p. — Fiume.
CRAVINO Mario — Via Goffredo Mameli, 30 Roma.
DAGINO Alfredo — Via Maqueda, 196 — Palermo (109).
D'ALESSANDRO Ten. M. — C. N. Ufficiali in Congedo — Laino Bruzio (Cosenza).
DA BARCA Pinuzzo — Vico Equense (Corale).
DE ANTONINI Eros — Via Nino Oxilia, 14 — Roma.
DE FRANCO Umberto — Via del Velo, 7 — Catania (13).

DE GIOVANNI Prof. Ettore — Via Scalabrini, 26 — Piacenza.
DE MERCURIO — Ing. Domenico — Via Petrarca — Arezzo.
DE PAULIS Scultore Giovanni — Via dei Sali, 22 — Aquila.
DE SIO Rag. Giuseppe — Via Bernini, 45 — Vomero (Napoli).
DE STEFANO Renato — Grande Archivio, 32 — Napoli.
DEIMEL Dott. Cesario Lao — Via S. Maria, 13 — Pisa.
DEL FEDERICO Prof. Architetto Giuseppe — Arcena (Ancona).
DI LORETO Alfredo — Pratol aPeligna (Aquila).
DI NUZZO Armando — Via Roma Libera, 4 — Roma.
DONZELLI Alberto — Via Roma, 323 — Napoli.
ENDRIZZI Rinaldo — Mezzocorona (Trento).
FABOZZI Avv. Umberto — Via Gioberti, 4 — Milano.
FABBRI Aniceto — Aerop. S. Giusto — Pisa.
FAGIOLI Fernando — Loreto (Ancona).
FAION Arturo — Via Roberto da Sanseverino, 13 — Trento.
FALZONI Fermo — Via Pignolo, 123 — Bergamo.
FARINA Gherardo — via Vittorio Veneto, 10 — Milano.
FEDELE Antonio — Pubblicista — Ariano Irpino (Avellino).
FELLONI Mario — Via Aurelio Saffi, 29 — Parma.
FERRAGUTTI Nando — Cascamificio — Jesi (Ancona).
FERRETTO Vittorio — Via Paleocapa, 82 — Padova.
FERRUGGIARO Ubaldo — Via Nicolò Costa, 8-A — Genova.
FICINI Piero — 29.a Squadr. S. Giusto. — Pisa.
FIGNON Giovanni — Via Romagnosi, 328-A — Messina.
FONGI Fausto — Via G. Baglivi, 3 — Roma.
FRATI Mario — Via Battisti, 80 — Viareggio.
FRULLI Giuseppe — Verucchio (Forlì).
GAMBELLI Dorinda Lola — Viale Liegi, 7 — Roma.
GARDINI Medardo — Via Trento, 10 — Pisa.
GENTILE Contessina Maria DALL'ASTE BRANDOLINI — via Rosolino Pilo, 21 — Torino.
GIACOBINELLI Renzo — Presso Cotonificio R. Ferrari — Palazzolo (Brescia).
GIARDINI Lunio — Via V. Veneto 2 — Sesto S. Giovanni (Milano).
GIULIANI Enzo — Via Piave, 99 — Mestre (Venezia).
GIUSTI Carlo — Vago di Lavagno (Verona).
GUCCIONE Giuseppe — Salita Sansoni, 17-3 — Genova.
GUIDONI Enrico Alberto — Via V. Veneto, 81 — Viareggio.
JACOMETTI Giovanni — Corso de Risio, 6 — Santa Severina (Catanzaro).
LANFRANCHI Giacomo — Sale Marasino — (Brescia).
LANNARI Serg. Luigi — Campo S. Giusto — Pisa.
LARICCIA Sotto Ten. Giuseppe — Aerop. S. Giusto Pisa. —
LIBERATI Franco — Papigno (Terni).
LIVERANI A., Libreria — Corso Mazzini, 29-B — Faenza.
LO BUE LO VICO Guido — Via Cavour, 123 — Palermo.
LORENZI Nello — Aerop. S. Giusto — Pisa.
LUILLI Giovanni — 29.a Squad. S. Giusto — Pisa.

MACCARELLI Serg. Natalino — Campo S. Giusto — Pisa.
MAGNINO Leo — Via Antonio Guattani, 1 — Roma (137).
MALATESTA Alberto — Piazza Bernini, 4 — Milano.
MALOSIO Domenico — Sesto S. Giovanni — Milano.
MANCA Piero — Via Ilarione Petitti, 35 — Torino (120).
MANGANO ROALD — Via Lampedusa, 4 — Palermo.
MANZIA Carlo M. Pubblicista — Via del Boschetto, 32 — Roma.
MANNUCCI Ten. Ettore — Campo S. Giusto — Pisa.
MARAMOTTI Mariano — Ponte Besolario, 5 — Reggio Emilia.
MARCHESINI Cesare — Casella postale, 1272 — Bologna.
MARCHINI Antonio — Vigevano per Sforzesca (Pavia).
MARI Giovanni — Via Roma, 6 — Casalbuttano (Cremona).
MARIANI Fausto — Piazzetta Arduino — Pavia.
MARLIA Ing. Vasco — Via Scimbra, 181 — Cairo (Egitto).
MARTA Bartolomeo — Corso Belgio, 51 — Torino.
MARTINELLI Emilio — Via XXIV Maggio, 16 — Alessandria.
MARTORANA Capitano Arturo — Via G. B. Caruso, 7 — Palermo.
MARZI Fernando — 29.o Squadr. S. Giusto — Pisa.
MASI Giovanni, Scrittore — Corso Roma, 86 — Milano.
MENIS Francesco, Ispett. Forestale — Udine.
MILITELLO Ignazio — Montemaggiore Belsito (Palermo).
MINIATI Serg. Bruno — Aeroporto S. Giusto — Pisa.
MOLES Mario — Via Pacella, 14 — Napoli.
MORONE Nini — Via Danza — Portici (Napoli).
MUGGIANI Marco — Viale Coni Zugna, 8 — Milano.
NACCARI Primo — Via Sette Fontane, 6-III — Trieste.
NANNI Olga — Via California, 9 — Milano.
NAPOLETANO Ing. Aldo — Via Tribunali, 197 — Napoli.
NAVOGLIA Giuseppe — Via Reale, 111 — Mezzano (Ravenna).
NEGRONI Umberto — Via Fabio Massimo, 107 — Roma (133).
NOE' Armando — Via F. Belloni, 15 — Milano.
NOTTI Ernesto — Via Aspromonte, 8 — Alessandria.
ORLANDONI Gino — Bordeno di Ferrara.
OSTI Rag. Jolanda Via Mazzini, 3 — Reggio Emilia.
PAGLIANO Maurizio — Corso Garibaldi - Villa Emilia — Imperia I.
PAPARONE Cap. Carmelo — Via Giordano Bruno, 34-17 — Genova.
PAPPESE Costantino — Sessa Aurunca (Napoli).
PASQUINUCCI Rag. Ildebrando — Via Raffaele de Nobili, 4 — Spezia.
PAVONE Irma Grotta — P. Orlando, 1 — Livorno.
PE' Léopold — Cancelliere de Consiglio dei probiviri di Hal — Bumpinghen, 108 — Chaussée d'Alsemberg (Belgio).
PEITI Eugenia - Maestra — Sondalo (Sondrio).
PEROLA Ignazio — Gazzaniga.
PEROTTI Serg. Davide Aerop. S. Giusto — Pisa.
PERSIANI Dott. Adelchi — Magliano (Aquila).
PICCININI Cap. Ettore — Aerop. S. Giusto — Pisa.
PILLON Giuseppe — Villa del Sole — Desenzano sul Garda (Brescia).
PISANI Dott. Francesco — Via Vittorio Emanuele, 2 — Rossano (Cosenza).

POLDI Aldo — Gazzuolo (Mantova).
POLVANI Silvana — Via Risorgimento, 8 — Firenze.
PONTON Dott. Manlio — Via Piccolmini, 4 — Trieste.
PORCELLI Bartolomeo — Via Nitti, 68 — Taranto.
PRIMI Giuseppe — Via Lugano, 17 — Luino (Varese).
PROCACCI D'Apua Cap. G. D. — Via Torelli 18 — Pisa.
PROVENZANO Adolfo — Via Poulet, 62 — Catania.
PUCCI Domenico — Via Maqueda, 168 — Palermo.
QUERCIA DI BARBERA Prof. Margherita — Via Antonio Villari, 108 — Napoli.
RAGO Guido — Via Foria, 141 — Napoli (99).
RICUCCI Agostino — Casella postale 23 — Pesaro.
RISSO Avv. Enrico — Viale Gambaro, 4 — Genova.
RISSONE Giuseppe — Corso V. Emanuele, 60 — Pistoia.
RIZZA Marcello — Via Torre Bianca, 13-II — Trieste.
RIZZI Fioravante — Goricizza di Codroipo (Udine).
ROCCA Giovanni — Via Trento, 33 — Parma.
ROMAGNOLI Luigi, Motorista — Aeroporto Littorio — Roma.
ROSSALINI Eugenio — Via Rasella, 6 — Roma.
ROSSETTI Orlando — Via Monte Grappa, 10 — Milano.
ROSSO Dott. Lola — Via S. Teresa, 10 — Torino (101).
ROVESTI Plinio — Via Sempione, 1 — Varese.
RUGGERI Anteo — Via Pellegrini, 57 — Pesaro.
RUGGERI Carlo — Via Jaurès, 8 Milano (133).
RUGGERI Vincenzo — Via Caggiati, 2 — Reggio Emilia.
SALVAGGIO Rosario — Ristorante Stazione Centrale — Palermo.
SAMARAINI Serg. Plinio — Aeroporto S. Giusto — Pisa.
SANCHINI Serg. Paolo — Campo S. Giusto — Pisa.
SANTILLO Vincenzo — Via S. Luca — S. Giorgio la Molara (Benevento).
SANTULLI Agostino Ciro Gasparro — Corso Ticinese, 12 — Milano.
SCIANNAMEO Angelo - Maresciallo 3 R. Aeronautica — Malpensa (Gallarate).
SELVATICO Riccardo — S. Tomà, 2814 — Venezia.
SEVERI Emilio — Cassa di Risparmio — Cesena (Forlì).
SEVESO Carlo — Via Rovani, 42 — Sesto S. Giovanni (Milano).
SORMANI Umberto — Librerie — Via Vittorio Eman., 3844 — Venezia.
TAGLIAFERRI Prof. Lina — Via Armando Diaz — Cava dei Tirreni (Salerno).
TANTI Umberto - Serg. Pilota — 86 Squadr. Terr. — Ciampino Sud,
PELISSERO Esther — Torino.
TERONE Antonio — 29.a Squadr. S. Giusto — Pisa.
TESSITORE Serg. Giuseppe — Campo d'Aviaz. S. Giusto — Pisa.
TORNAGHI Carlo — Via Concordia, 37 — Milano.
TORTORICI Quirino — Mazara del Vallo (Trapani).
TRICERRI Mons. Andrea — « Biblioteca Agnesiana » — Vercelli.
TUZZA Angelo — Chiesa Nuova — Poggio Renatico (Ferrara).
UNITA' Prof. Dott. Gaetano — Via Archimede, 59 — Milano.
USELLINI Andrea — Via Melloni, 19 — Milano.

VACCARO Gennaro — Angri (Salerno).
VALERIO Domenico — Via Taro, 25 — Roma (136-A).
VARANINI Ten. Colonnello Varo — Com. Div. Milit. — Piacenza.
VENTRELLA Carlo — Via De Nicolò, 15 — Bari.
VENTURI Emilio — Aerop. S. Giusto — Pisa.
VERNAZZA CASTROMEDIANO Ettore — Via De Angelis, 13 — Lecce.
VIECELI Cap. Luciano — Comand. 188 Squadr. Idrov. — Pola.
VIGNALE Maresc. Luigi — Aerop. S. Giusto — Pisa.
VINCIGUERRA Cap. Giuseppe — 113 Squadr. — Aeroporto di Gorizia.
VITALE Gaetano — Via Saffi, 34 — Milano.
VITALI Rag. M. — Via Guanella, 18 — Como.
VLACH Rodolfo, VLACH Vladimiro — Via Pomogranato, 20-10 — Genova.
VOGHERA Colonnello Luigi — Comandante Distretto Militare — Lodi.
VOLTOLINA Giuseppe — S. S. Apostoli, 4496 — Venezia.
ZERILLI Floro — Via Ponticello, 32 — Palermo.
ZOPPI Mario — Via Francesco Crispi, 92 — Bari.
ZUCCHI Gino — Castelplanio (Ancona).

I. — AVIATORI: CREATURE SOVRANE.

LE FUCINE DI DEDALO
LA R. ACCADEMIA AERONAUTICA.

II. — L'ALA E LA VOLONTA' TESA D'ITALIA NELLE ALTEZZE DELLO SPIRITO INVIOLATE E SUI CIELI DEL MONDO

IL VOLO ATLANTICO DELLO STORMO ITALIANO VI GENNAIO MCMXXXI

FUTURISMO E AVIAZIONE

III. — REMINISCENZE DI GUERRA, SCORRERIE DI SQUADRIGLIE, VOLI DI CONDOTTIERI DI ASCETI DI ARTISTI E DI EROI NEL FRAGORE DELLA NUOVA CERTEZZA.

Pag.

IV. — PERENNE FEDE DEI SECOLI E ANSIA D'AVVENIRE.

Pag.

ITALIA ALATA, AVANTI!

V. — I PIONIERI DELL'AERONAUTICA

CATALOGO DEI PROPAGATORI DELL'ALA